Skrzydlata POLSKA

NR 25 (311) • 18. VI. 1957 • ROK XIII • CENA 1,50 zł

LATAJĄCE TURBINY są już FAKTEM

Oto francuskiej produkcji „latające silniki", mogące pionowo startować i lądować. Na pierwszym planie: ATAR Volant C.400 P-2 (z pilotem), obok — bez pilota. Pokaz lotu nowych maszyn przeprowadzono w Paryżu na Salonie Lotniczym.

Foto: „FLUGWELT"

MIĘDZYNARODOWY SALON LOTNICZY W PARYŻU — patrz w numerze

Komitet obchodu XXX-lecia AW

Dnia 7 czerwca 1957 roku odbyło się zebranie, na którym wybrano Komitet Obchodu XXX-lecia Aeroklubu Warszawskiego. Przewodnictwo powierzono prezesowi AW Tadeuszowi Więckowskiemu. W skład komitetu weszło wielu zasłużonych członków aeroklubu z założycielem klubu i długoletnimi członkami zarządu mgr Jerzym Osińskim i inż. Witoldem Rychterem na czele. Powołano trzy sekcje: sportowo-pokazową, propagandowo-wydawniczą i gospodarczą. Jubileuszowa uroczystość XXX-lecia AW, połączona z wieloma atrakcjami lotniczymi i nawiązująca do bogatej tradycji najstarszego w Polsce klubu lotniczego, odbędzie się w dniach 19 i 20 października 1957 roku. Między innymi przewiduje się: zorganizowanie pokazów lotniczych, urządzenie wystawy pamiątek, wydanie publikacji obrazującej działalność AW, wykonanie pamiątkowych plakietek. Poszczególne komisje przystąpiły już do pracy. (m)

REDAKTOR NACZELNY AERO-SVET Z WIZYTĄ W „SKRZYDLATEJ"

Do Warszawy przybył na zaproszenie naszej redakcji naczelny redaktor jugosłowiańskiego czasopisma lotniczego „Aerosvet" — Nikola Djordjevic. Miły gość pojechał na zawody do Leszna i zwiedził kilka ośrodków lotniczych. Foto: Jaśko

Na zdjęciu: zwiedzanie Warszawy. Drugi od prawej red. Djordjevic z „Aerosvet".

LACHENY SZYBOWCOWYM REKORDZISTĄ FRANCJI

Jackie Lacheny, dwudziestopięcioletni szybownik francuski z aeroklubu w Asnieres pod Paryżem, pobił rekord Francji w przelocie otwartym uzyskując odległość 740 km.

Lecheny wykonał rekordowy przelot uczestnicząc w szybowcowych mistrzostwach Holandii. Wystartował w poniedziałek 27 maja o godz. 10.30 w Arnheim i wylądował o godz. 18 w pobliżu stacji kolejowej w miejscowości Couquereil we Francji zachodniej, na północ od Nantes.

Poprzedni rekord, wynoszący 670 km, należał do pilota Reneé Fonteilles, majora francuskich sił powietrznych. (A. D.)

PO TRZECH KONKURENCJACH IV SMP

Trzecią konkurencją IV Szybowcowych Mistrzostw Polski był przelot otwarty, który przyniósł wiele niespodzianek i oczywiście przesunięć w tabeli. Najdłuższy przelot dnia wykonał pil. Franciszek Niechwiejczyk z Poznania (462 km), drugi — Alojzy Bandoła z Krakowa (453 km), trzecia — Pelagia Majewska z Warszawy (447 km), a czwarty Tadeusz Góra (440 km).

Po trzech konkurencjach prowadzi Henryk Zydorczak z Ostrowa Wlpk. 2518,6 pkt, przed Pelagią Majewską 2456,3 pkt i Bogusławem Wodzyńskim z Warszawy 2441,0 pkt. 4. Z. Kirakowski z Gliwic 2427,3 pkt, 5. T. Dziuba ze Szczecina 2236,2 pkt, 6. R. Sochacki z Warszawy 2204,4 pkt, 7. J. Adamek z Warszawy 2174,4 pkt, 10. Z. Rain (Jugosławia) 2055 pkt, 11. T. Góra 2021,6 pkt, 13. J. Wojnar z Krakowa 1979,2 pkt, 15. B. Komac (Jugosławia) 1864,8 pkt, 22. Marian Gorzelak z Wrocławia 1642,0 pkt, 31. V. Stepanovic (Jugosławia) 1388,1 pkt. (m)

IV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI

zostaną przeprowadzone w czasie od 4—15 sierpnia 1957 roku na terenie Aeroklubu Gdańskiego. Przewiduje się rozegranie czterech konkurencji. Szczegóły w następnych numerach. (m)

DRUGI START BALONU „SYRENA"

Na stadionie 22 Lipca w Poznaniu, dnia 9 czerwca 1957 roku, miejscowy aeroklub przeprowadził imprezę propagandową, podczas której między innymi nastąpił start balonu Aeroklubu Warszawskiego „Syrena". Balon pilotował Franciszek Hynek. Ponadto miejsca w koszu zajęli redaktor z Polskiego Radia oraz red. Władysław Kisielewski. Załoga swój lot 70-kilometrowy przebyła z przygodami. (m)

Nowe odznaczenia lotnicze w ZSRR

W lotnictwie wojskowym ZSRR wprowadzono z dniem 1 maja 1957 r. nowe odznaczenie dla przodujących szeregowców i podoficerów: „Przowodnik Wojskowych Sił Powietrznych". — Równocześnie zostało wstrzymane wydawanie dotychczasowych odznaczeń „Przodownik lotnictwa".

KU CZCI FRANCISZKA ŻWIRKI

We wrześniu br., w 25 rocznicę śmierci F. Żwirki i St. Wigury, odbędą się w Cierlicku uroczystości dla uczczenia pamięci sławnych polskich lotników. Na zdjęciu — narada komitetu obchodu rocznicy z przedstawicielami APRL. Od lewej: z-ca przewodniczącego MRN w Cieszynie St. Smugała — przewodniczący komitetu, J. Jarzęcki — szef propagandy biura APRL, M. Łaciak — prezes rady cieszyńskiego klubu motorowego i syn Żwirki — Henryk. Foto: Jaśko

SZYBOWNICTWO NA OLIMPIADZIE?

Jak donosi Agencja Associated Press, w dalszym ciągu obrad Komitetu Wykonawczego MKOl w Evian zabrał głos przedstawiciel Polski, przewodniczący Polskiego Komitetu Olimpijskiego W. Kęczek. Złożył on wniosek o włączenie do programu olimpijskiego m. in. szybownictwa oraz poparł jeden z poprzednich wniosków, aby podzielić igrzyska Olimpijskie na trzy części — zimowe, wiosenne i letnie.

TUSZYNO W PRZEDEDNIU ŚWIĘTA LOTNICTWA

Od naszego moskiewskiego korespondenta

DOROCZNA parada i pokazy, jakie odbywają się w Dniu Lotnictwa ZSRR na lotnisku Tuszyńskim w Moskwie, stały się już w Związku Radzieckim tradycją. Czytelnicy „Skrzydlatej Polski" niewątpliwie z zainteresowaniem czytali na łamach swego tygodnika o przebiegu zeszłorocznego święta w Tuszyno, a niektórzy z nich sami — jako goście — przyglądali się pokazom.

W roku bieżącym, podobnie jak w latach ubiegłych, pokazy lotnictwa w Tuszyno będą przeglądem osiągnięć radzieckich konstruktorów i uczonych, wielką rewią lotnictwa wojskowego i sportowego. Program tegorocznych pokazów będzie składał się z trzech części, obejmujących około 30 kolejnych numerów (w zeszłym roku — 19).

Pierwsi zademonstrują swe umiejętności lotnicy sportowi DOSAAF. Po przelocie samolotów z flagami widzowie ujrzą indywidualny pokaz akrobacji na szybowcu, a po nim — pokaz pilotażu grupowego na 15 szybowcach „Pionier". Nad lotnisko szybowce nadlecą na wysokości 900 m, holowane przez cztery samoloty AN-2 za pierwszym — trzy szybowce, za dalszymi trzema — po cztery. Po odczepieniu się od maszyn holujących szybowce w szyku jeden za drugim wykonają spiralę w lewo, potem w prawo i z wysokości 400 metrów podejdą do lądowania. Grupę szybowców poprowadzi mistrz sportu Nadieżda Czernyszewa. Pieczę nad całością pierwszej części pokazów powierzono Bohaterowi Związku Radzieckiego, generałowi porucznikowi T. F. Kucewałowowi.

Drugą część pokazów wypełni lotnictwo wojskowe. Nad przebiegiem programu czuwać będzie tu generał pułkownik lotnictwa S. U. Rubanow. Z poszczególnych numerów programu wymienić należy m. in. akrobację indywidualną i zespołową na myśliwcach odrzutowych. Jedną z grup myśliwców wykonujących akrobację w szybu „romb" dowodzić będzie podpułkownik W. Fokin. Inną grupą — pięciu myśliwców dowodzić będzie podpułkownik P. Manturow. Dużych emocji dostarczy też niewątpliwie pokaz grupowego pilotażu dwunastu myśliwców odrzutowych w szyku „romb". Dowódcą tej dwunastki będzie znany mistrz akrobacji zespołowej pułkownik N. Szulżenko.

Publiczność ujrzy z kolei pokaz katapultowania pilotów z kabin samolotów oraz tankowanie paliwa w czasie lotu. Drugą część programu zakończy przelot kolumn bombowców w asyście myśliwców oraz loty najnowszej konstrukcji samolotów wojskowych i pasażerskich.

Część trzecia — to pokaz działania wojsk desantowych. Tu dowódcami będą marszałek lotnictwa N. S. Skripko i generał porucznik W. F. Margielow. Zademonstrowane zostaną m. in. skoki grupowe na celność lądowania oraz zespołowy skok z opóźnieniem czterdziestu spadochroniarzy.

Szefem sztabu pokazów mianowany został generał pułkownik lotnictwa P. I. Brajko. Naczelne dowództwo nad całością parady w Tuszyno spoczywa w rękach dowódcy naczelnego Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR — marszałka lotnictwa K. A. Wierszynina.

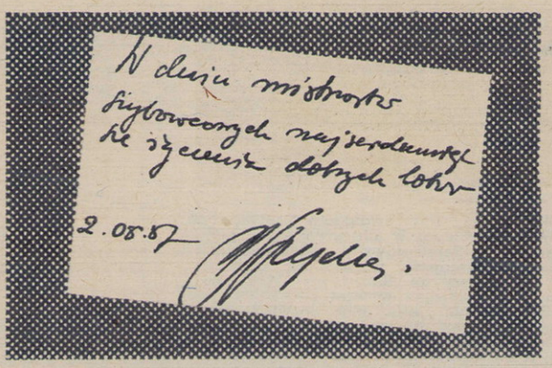
Przygotowania do Dnia Lotnictwa trwają też w Leningradzie, Kijowie, Mińsku i innych miastach, w których również odbędą się pokazy lotnicze.

B. DRAGUNOW

SZYBOWNICTWO JEST PIĘKNYM SPORTEM

powiedział Minister Obrony Narodowej gen. dyw. MARIAN SPYCHALSKI

w rozmowie z przedstawicielem „Skrzydlatej Polski" w dniu otwarcia IV Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie



Po locie na dwumiejscowym szybowcu „Bocian", jaki odbył Minister Obrony Narodowej z pilotem Aeroklubu w Lesznie Józefem Młockiem, zwróciłem się do generała Spychalskiego z prośbą o krótką rozmowę dla Czytelników „Skrzydlatej Polski". Oto autoryzowany stenogram tej rozmowy:

— Obywatelu Ministrze, czy był to Wasz pierwszy lot na szybowcu?

— Tak. Na szybowcu leciałem po raz pierwszy. Ale myślę, że nie ostatni.

— Jakie wrażenia ma Obywatel Minister z tego lotu?

— Bardzo mi się podobał.

— Czy Obywatel Minister interesuje się lotnictwem?

— Oczywiście. Lotnictwo zawsze mnie interesowało. Jest to dziedzina najbardziej porywająca swą dynamiką rozwoju. Nie można przecież nie widzieć jego stale rosnącego znaczenia.

— Jakie zdaniem Obywatela Ministra znaczenie ma szybownictwo z punktu widzenia obronności kraju?

— Jego masowym rozwojem jesteśmy jak najbardziej zainteresowani. Szkolenie szybowcowe jest przecież pierwszym krokiem na drodze do lotnictwa zawodowego tak w służbie cywilnej jak i wojskowej. Kiedy organizowaliśmy nasze ludowe Wojsko Polskie, a wraz z nim także ludowe lotnictwo, przy rekrutacji odpowiedniej do niego kadry opieraliśmy się także na pilotach szybowcowych sprzed 1939 roku, czego przykładem może być chociażby generał Frey-Bielecki, płk. Mankiewicz i inni. Szybownictwo jest pięknym sportem i powinno zdobyć sobie jak największą popularność wśród młodzieży.

— Czy Obywatel Minister interesuje się sportem w ogóle i czy uprawia obecnie jakąś dyscyplinę?

— Interesowałem i nadal interesuję się, tylko, że nie mam na to czasu. W dawnych latach kopałem trochę piłkę. Obecnie uprawiam raczej gimnastykę domową.

— Aerokluby nasze otrzymały ostatnio i otrzymują nadal wiele pomocy od wojska, szczególnie w postaci sprzętu, a konkretnie samolotów, których brak lotnictwo sportowe szczególnie odczuwa obecnie. Czy zdaniem Obywatela Ministra pomoc ta i współpraca jest już wystarczająca?

— Nie sądzę. Będą się one rozwijać jak najpełniej w dalszym ciągu, przy zachowaniu oczywiście sportowego charakteru latania w aeroklubach, z uwzględnieniem naturalnie podstawowych norm dyscypliny, koniecznej w dziedzinie tak specjalnej, jaką jest sport lotniczy.

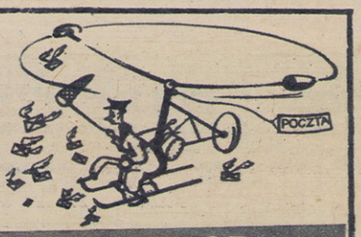
— Co sądzi Obywatel Minister o zorganizowanym na łamach naszego czasopisma Klubie Miłośników Lotnictwa?

— Nie znam jego zasad. Jeśli jednak rozbudza zdrowe zainteresowanie i zamiłowanie do lotnictwa wśród młodzieży i starszych, to jest to inicjatywa pożyteczna. Są nam bowiem potrzebne wszelkie formy prawidłowego oddziaływania, szczególnie na młodzież.

Dziękując za tę krótką rozmowę proszę jeszcze Ministra Obrony Narodowej gen. dyw. Mariana Spychalskiego o skreślenie dla „Skrzydlatej Polski" paru słów z pozdrowieniami dla naszych pilotów. Generał nie odmawia.

Rozmawiał JERZY R. KONIECZNY

W czasie otwarcia Mistrzostw Minister Obrony Narodowej gen. dyw. Marian Spychalski, w towarzystwie prezesa Aeroklubu PRL gen. Frey-Bieleckiego, wita się z zeszłorocznym szybowcowym mistrzem Polski, Marianem Gorzelakiem i innymi zawodnikami.
Foto: B. Koszewski



DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

LIST KONSTRUKTORA „CZAJKI"

Szanowny Panie Redaktorze!

Nawiązując do wypowiedzi „Ikarusa" w sprawie amatorskiej budowy sprzętu lotniczego pragnę dorzucić kilka słów na ten temat jako amator już praktykujący.

Aby dać pełniejszy obraz swej amatorskiej twórczości nadmienię, że „grzebię się" w tym przez okres 22 lat. Przez ten czas, począwszy od modelarstwa i poznaniu wielu dziedzin fachu metalurga, zbudowałem już przed wojną 2 lekkie samoloty własnej konstrukcji. Ostatni z nich, kiedy prace były na ukończeniu, zastała wojna. Ona pokrzyżowała oczywiście moje dalsze perspektywy pracy w lotnictwie. Po wyzwoleniu, po długim przygotowaniu zacząłem budowę samolotu „Czajka", która trwała 5 lat, a ukończona została dokładnie w dniu 15.IV.1956 r.

Nie będę pisał o trudnościach, bo dziś to jakby ich nie było. Cel, jaki wybrałem sobie w życiu, spełnił się. Jestem posiadaczem własnego samolotu. Jak dalej z nim będzie — nie wiem? Częściowa dokumentacja tegoż samolotu od paru miesięcy „wisi" w Instytucie Lotnictwa. Pewnie nie wiedzą co z tym fantem zrobić. Bo to przecież budowa „amatorska" i można jej dużo zarzucić. Jednego na pewno — nie. Jest własna.

Właściwie nie dziwię się nikomu, gdyż do zagadnień amatorstwa nie ma u nas podłoża prawnego. A szkoda. Dużo lat poza nami, a milczenie (nie zawsze) jest złotem. Wierzę, że nawet w kadrze praktyków-inżynierów są ludzie, którzy z całym uznaniem są za amatorskim ruchem budowy samolotów i na pewno nie jeden z nich marzy o własnym ultra-lekkim samolocie, szybowcu czy śmigłowcu. Wiele dobrych chęci (na samą myśl o przyszłych trudnościach) rozbija się o jedną barierę — zniknąd poparcia. Za najważniejszy problem uważam sprawę nadania własności sprzętu latającego i możliwości eksploatowania go przez amatorów. Uważam, że w przyszłości powinien powstać komitet czy koło przy Instytucie Lotnictwa, składające się z rzeczoznawców, naukowców, którzy by te sprawy regulowali właściwie i nadali słuszny kierunek amatorskiej budowie tj. ludziom gubiącym się w tej chwili samodzielnie w tym wszystkim.

Drogi Redaktorze. Zamieszczany w „Skrzydlatej" magazyn KML, a w nim „Poradnik amatora konstruktora" jest zjawiskiem nowym i od dawna oczekiwanym zwrotem. Sądzę, że ma już wielu zwolenników. Bo o ile się nie mylę, bodaj po raz pierwszy „Ktoś" stara się pomóc amatorom na łamach czasopisma.

Przesyłam lotnicze pozdrowienia.

STANISŁAW SUTKER
Lotnisko Masłów k/Kielc

List konstruktora „Czajki" jest jednym z wielu, jakie ostatnio coraz częściej napływają do naszej redakcji od zwolenników amatorskiej budowy sprzętu lotniczego. Stanowisko nasze w tej sprawie jest znane już od dłuższego czasu opinii lotniczej. Choć problem ten nie jest obecnie wcale łatwy do rozwiązania w świetle istniejących przepisów, to jednak uważamy, że trzeba nim się zająć poważnie. Ze swej strony jeszcze raz ponawiamy apel do władz naszego lotnictwa cywilnego, a szczególnie Departamentu Lotnictwa MK i Instytutu Lotnictwa, aby zechciały wypowiedzieć się publicznie w tej sprawie. Uważamy bowiem, że pomimo obiektywnych trudności, istniejących obecnie na tym odcinku u nas, sprawa amatorskiego ruchu budowy sprzętu lotniczego np. szybowców (z samolotami i śmigłowcami sprawa jest o wiele gorsza) może być w jakiś sposób pozytywnie rozwiązaną, nie tylko ku zadowoleniu miłośników tej dziedziny, ale i z pożytkiem dla dalszego, lepszego rozwoju naszego lotnictwa. A może by na przykład utworzyć przy Instytucie Lotnictwa jakiś komitet czy poradnię dla amatorów jak to proponuje nasz Czytelnik. Warto się nad tym naprawdę poważnie zastanowić!

Rozmawiamy z rekordzistą świata inż. Ludwikiem Natkańcem

TRZECI REKORD NA „BIESIE"

Ostatnie minuty przed rekordowym lotem są bardzo denerwujące. Czy próba się powiedzie? Inż. L. Natkaniec (z lewej) nie może sobie jeszcze odpowiedzieć na to pytanie.

Hoo-op! Hoo-op! Hoo-op! Za chwilę rekordzista świata — inż. L. Natkaniec „wyląduje" bez szkody dla ciała na ziemi, otrzyma bukiecik goździków i gratulacje.

JAK już komunikowaliśmy naszym Czytelnikom, dnia 30 maja br. padł nowy — trzeci z kolei — rekord świata na samolocie typu TS-8 „Bies". Rekord prędkości w obwodzie zamkniętym 2 000 km został ustanowiony tym razem przez inż. Ludwika Natkańca w kategorii samolotów C-1c na tej samej maszynie co i dwa poprzednie (znak rejestracyjny SP-GLF). Według prowizorycznych obliczeń pilot osiągnął prędkość ok. 317 km/h. Poprzedni rekord Czechosłowaka Lubosa Stastnego, wynoszący 283,808 km/h, został zatem zdecydowanie pobity. Udana próba odbyła się na trasie: Okęcie — Białystok — Lipce Reymontowskie k/Skierniewic — Okęcie.

*

Inżynier Ludwik Natkaniec jest pilotem doświadczalnym Instytutu Lotnictwa oraz członkiem Aeroklubu Warszawskiego. Z lotnictwem zetknął się w 1949 roku, kiedy to otrzymał podstawowe wyszkolenie szybowcowe w Szkole Szybowcowej w Lisich Kątach. W rok później zdobył podstawy pilotażu samolotowego w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu i zaczął latać w Aeroklubie Śląskim. W 1952 roku rozpoczął studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej i przeniósł się do tamtejszego aeroklubu, w którym uzyskał III klasę instruktora samolotowego. Po zlikwidowaniu Wydziału Lotniczego we Wrocławiu kontynuował studia na tym samym wydziale w Politechnice Warszawskiej. W roku 1955 uzyskał dyplom inżyniera lotniczego w specjalności płatowcowej i jednocześnie zaangażowany został na stanowisko pilota doświadczalnego Instytutu Lotnictwa. Przez cały czas pobytu w Warszawie jest członkiem Aeroklubu Warszawskiego. W ubiegłym roku startował w Samolotowych Mistrzostwach Polski Juniorów, w których podzielił 7—8 miejsce ze Stanisławem Ackermanem. Dotychczas wylatał ok. 1 000 godzin (w tym jako pilot doświadczalny ok. 400 oraz 100 na szybowcach). Oblatał 14 typów różnych samolotów i 14 typów szybowców. Jest posiadaczem Srebrnej Odznaki Szybowcowej i jednego warunku do Złotej. Inżynier Ludwik Natkaniec ma 26 lat.

— Przede wszystkim w imieniu redakcji i Czytelników serdecznie gratulujemy osiągnięcia tak pięknego sukcesu — rozpocząłem rozmowę ściskając dłoń inż. Ludwika Natkańca. — A teraz niech Pan opowie o sposobie przygotowań do rekordu, które przecież między innymi decydowały o powodzeniu przedsięwzięcia.

— Przygotowania były bardzo drobiazgowe i trwały prawie trzy tygodnie. Sukces, jak pan to nazywa, był możliwy tylko przy przewidzeniu z góry wszelkiego rodzaju niespodzianek i odpowiedniego przygotowania sprzętu. Dlatego na początku naszej rozmowy chciałbym podziękować mechanikom z ich szefem Ignacym Ratajczakiem na czele, inżynierom: Kossakiewiczowi, Kitzmanowi, Śmigielowi i innym, których praca złożyła się właśnie na ten sukces.

Mieliśmy dwie zasadnicze trudności. Pierwsza — to ciężar samolotu. Chodziło o zrezygnowanie z maksymalnej ilości urządzeń, w miejsce których należało zabrać paliwo. I druga — już w czasie lotu tak wykalkulować zużycie paliwa, aby utrzymać pełną ekonomię pracy silnika i mieć odpowiednią ilość obrotów. Nie można także było przekroczyć ciężaru samolotu, którego górna granica w tej klasie wynosi 1 750 kilogramów. Musiałem też dobrać wysokość lotu dla zachowania odpowiedniej temperatury silnika i oleju, obliczyć najekonomiczniejszą moc silnika na jakiej będzie pracował i mnóstwo innych „drobiazgów", które w czasie próby bicia rekordu mogły zadecydować o niepowodzeniu.

— Mówił Pan o wymontowaniu przyrządów pokładowych dla odciążenia samolotu. Jakimi zatem przyrządami posługiwał się Pan podczas trwania lotu?

— Pozostawiłem sobie wariometr, prędkościomierz, wysokościomierz, i zespół do kontroli silnika. Natomiast zrezygnowałem z urządzeń radiowych, które poważnie zmniejszyły ciężar samolotu, świateł pozycyjnych, anteny i innych niektórych, „wystających", a stwarzających opór w czasie lotu, co wpływałoby na mniejszą prędkość. Poza tym ważną czynnością było zlikwidowanie wszystkich szparek, nierówności i zaklejenie klap. Podniosło to aerodynamiczność „Biesa".

— A jak przebiegał sam rekordowy lot? O której nastąpił start?

— Wystartowałem o godzinie 3 minut 19 w nocy w towarzystwie... dwóch diabłów... No tak, jednym z nich był „Bies" — inaczej diabeł — a drugim maskotka Mefistofelesa, którą zabrałem z sobą do kabiny. Czas lotu był mierzony według chronometru gwiazdowego, uzyskanego dzięki uprzejmości Obserwatorium Astronomicznego Uniwersytetu Warszawskiego, a więc zgodnie z wymaganiami FAI. Chronometr wskazywał godzinę 1, 19 minut i 47 sekund. Po zatoczeniu kręgu zameldowałem się nad taśmą i wziąłem kurs na Białystok.

Pogoda nad Warszawą była dobra. Otrzymany komunikat meteo także zadowalający — podstawa chmur 800—1 200 metrów. Postanowiłem lecieć na wysokości 500 metrów.

Ku mojemu zdziwieniu, im bardziej oddalałem się od Warszawy — pogoda się pogarszała. W Białymstoku skąpał mnie deszcz, a podstawa chmur wynosiła zaledwie 80 metrów! Co miałem robić? Utrzymać się w chmurach na 500 metrach — oznaczało choć tylko minimalne, ale jednak pewne odchylenia od wyznaczonej trasy. Zresztą samo wejście na 500 metrów kosztowałoby mnie na pół kilometra pół minuty czasu. Był to za drogi okup. Zdecydowałem się odbyć cały przelot na wysokości nie przekraczającej 100 metrów. Tak też się stało.

— Czy przed lotem przypuszczał aPn, że osiągnięta prędkość będzie tak wysoka?

— Przyznaję, że nie. Nowy rekord padłby już przy prędkości większej o 4 kilometry od poprzedniego. Chciałem jednak uzyskać prędkość rzędu 300 kilometrów na godzinę. Zadowolony też byłem, skoro pierwszy krąg po trasie przeleciałem o około 5 minut wcześniej niż przewidywałem. Przez pewien czas niepokoiła mnie myśl o stracie czasu na zakrętach nad punktami kontrolnymi, mała wysokość powodująca szybsze wyczerpywanie się silnika i paliwa, nie mówiąc już o jakimś przygodnym lądowaniu na brzuchu... z ponad połową tony paliwa za plecami. To by nie było przyjemne. Na szczęście wszystko się dobrze skończyło.

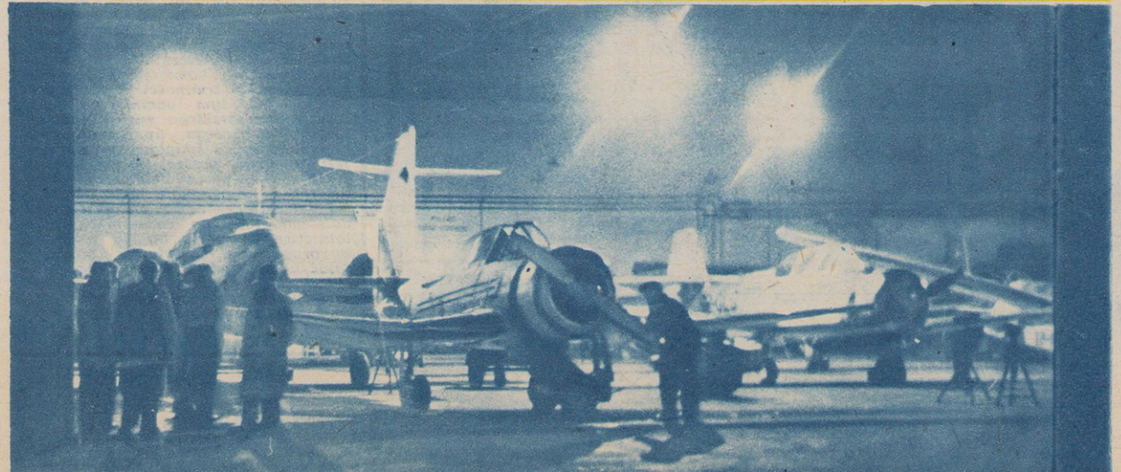
Lot nie był pozbawiony nawet moich osobistych przyjemności. Bardzo lubię grzyby, a kiedy przelatywałem nisko nad lasami czułem w kabinie ich świeżutki przyjemny zapach. Samopoczucie poprawiło się kiedy zorientowałem się, że w czasie lotu ustanowiłem dwa rekordy krajowe na 500 i 1000 kilometrów. Pierwszy wynosił około 321, a drugi około 319 kilometrów na godzinę.

Na zakończenie chciałem szczególnie podkreślić wysokie wartości silnika konstrukcji inżyniera Narkiewicza. Przez cały czas pracował doskonale. Dzięki temu udało mi się ustalić taki wynik. Ponieważ jestem także pilotem sportowym, życzę lotnictwu sportowemu jak najwięcej tak udanych silników. Będą wówczas i sukcesy.

My ze swej strony dołączamy się do tych życzeń. Dodajmy jednak do nich: abyśmy mieli jak najwięcej takich pilotów-rekordzistów, którzy w złych warunkach meteo i trudnościach technicznego przygotowania samolotu oraz w czasie trwania lotu zdają egzamin na celująco.

Rozmawiał i notował
JERZY STARON

W nocnej ciszy hangaru jakby uśpione stoją srebrzyste maszyny. Jedynie koło „Biesa" SP-GLF krzątają się męskie postacie. Za chwilę pilot wystartuje na nim do rekordu.



CIEKAWOSTKI
z IV Szybowcowych Mistrzostw Polski

NIECODZIENNA DEKORACJA...

miała miejsce przy „Jaskółce" Edka Makuli podczas dokonywania przeglądu szybowców w dniu otwarcia mistrzostw. Gdy Minister Obrony Narodowej gen. dyw. Marian Spychalski w towarzystwie gen. Frey-Bieleckiego podszedł do jedynego zresztą szybowca Aeroklubu Śląskiego startującego w IV SMP, prezes Stanisław Michniewski w obecności nestora polskiego lotnictwa Michała Scipio del Campo, w imieniu zarządu aeroklubu wręczył obu generałom odznaki AŚL., prosząc jednocześnie o przyjęcie członkostwa honorowego. Ta krótka, ale i wymowna dekoracja przyjęta została przez obu generałów z dużym zadowoleniem. Po chwili w klapie marynarki gen. Spychalskiego błyszczała wręczona odznaka. Minister serdecznie podziękował, a gen. Frey-Bielecki powiedział: „Zrobiliście mi naprawdę miłą niespodziankę". Tyle krótka moja relacja. Sądzę, że kronikarz Aeroklubu Śląskiego opisze to obszerniej w swej księdze. (m)

SWOBODNIE I NATURALNIE

Po raz pierwszy mistrzostwa szybowcowe zaszczycili swą obecnością wysocy dostojnicy państwowi, żywo interesując się tym pięknym sportem. Zresztą sama uroczystość otwarcia, jak i pokazy były świadectwem dobrej i przemyślanej organizacji. Ale to mało — wszystkich zaskoczyła atmosfera spokoju i naturalności. Otóż członkowie KC PZPR, ministrowie, generałowie i zaproszeni goście poruszali się swobodnie po lotnisku, chodzili między szybowcami, rozmawiali z pilotami, siedzieli w tłumie podczas pokazów. To się ogólnie bardzo podobało. (m)

RUN NA TROPIKI

Bezchmurne niebo pierwszego dnia mistrzostw dało się we znaki wielu uczestnikom zawodów. Przysmażone na różowo nosy i czoła delikwentów spowodowały gwałtowną penetrację lesznieńskich sklepów, w poszukiwaniu zachroniącymi przed słońcem nakryciami głowy. Magazyn damskiej mody kapeluszniczej, który dysponował kilkudziesięciu imitacjami kasków tropikalnych, został z nich ogołocony w ciągu pół godziny. Oszołomiona niebywałym popytem na stare remanenty ekspedientka sklepowa oświadczyła, że przez ostatnie trzy lata nie sprzedała tyle kasków, ile tym razem w ciągu kilkunastu minut. W efekcie uczestnicy mistrzostw wyglądali jak afrykańscy podróżnicy, a leszniańskiemu lotnisku zabrakło tylko palm kokosowych, żeby wrażenie Sahary było pełne. (333)

YULL BRYNNER W LESZNIE NIEMODNY

Moda „fryzury" a la Yull Brynner, czyli tak zwane strzyżenie na zero, miała też na mistrzostwach swego przedstawiciela w osobie Mieczysława L. Nie uczyniła ona jednak widocznie odpowiedniego wrażenia na przedstawicielkach płci pięknej leszniańskiego grodu, gdyż idący z postępem czasu posiadacz ogolonej czaszki, ilekroć wyjeżdżał do miasta, zawsze krył głowę wstydliwie pod beretem. (333).

WIEŻA BABEL

Wymiana między Aeroklubem PRL i Lotniczym Związkiem Jugosławii objęła nie tylko ekipę zawodników na IV SMP, lecz także **jugosłowiańskiego meteorologa** szybowcowego. Przyjazd **Radosława Markovica** dał powód do urządzenia miłego wieczorku powitalnego, w którym wzięło udział kilku pilotów polskich, ekipa jugosłowiańska w pełnym składzie i kierownictwo IV SMP. Ożywione rozmowy przy lampce wina i ciastku były prowadzone w językach: polskim, serbskim, rosyjskim, francuskim, angielskim i niemieckim jednocześnie. Najdziwniejsze, że wszyscy doskonale się rozumieli. (333)

PRZYKŁAD MECHANIKA SZCZECIŃSKIEGO

W dniach poprzedzających otwarcie mistrzostw wszystkie szybowce przechodziły kontrolę techniczną. Uwadze komisji nie uszła żadna usterka, a niestety było ich sporo. Piloci, zagrożeni niedopuszczeniem ich szybowców do zawodów, dosłownie stawali na głowie, ażeby zaradzić niebezpieczeństwu. A czas naglił... Bodzio Wodzyński był bliski rozpaczy kiedy okazało się, że jego „Jaskółka" ma zwichrowane hamulce aerodynamiczne. Trzeba więc zdjąć warstwę sklejki, zestrugać listwę, potem z powrotem przykleić sklejkę i całość pokryć lakierem. Jest co robić. Mechanicy ekipy warszawskiej, przeciążeni pracą przy obsłudze pozostałych jedenastu szybowców, nie podejmowali się wykonania tak poważnej pracy. I w tej krytycznej chwili przyszedł z pomocą mechanik z Aeroklubu Szczecińskiego — Baraniewicz. Wziął się do roboty w sobotę wieczorem i już w niedzielę rano szybowiec Wodzyńskiego był gotowy do startu! Ten piękny czyn szczecińskiego mechanika świadczy o tym, że na naszych zawodach z konkurentami walczy się tylko w powietrzu. (b)

SZCZĘŚCIE ZA DRZEWKAMI

Ze stromego nurka nad taśmą wypryskuję na trasę. Nie można teraz „wozić się". Czas liczy się! Krążek ustawiony na 3 m/sek popędza wskazówkę prędkościomierza. Przede mną anemiczne ślady cumulusów. Dwadzieścia kilometrów przed metą dobieram się do wyliczonego tysiąca metrów. Obok przelatuje „Laminarka". Ruszam za nią. Chciałbym ją dogonić, przegonić. Zwiększam prędkość. Po drodze powinno wznosić. Rzeczywiście jest meterek. W Połowie kontroluję wysokość. 450 powinno starczyć. Na mniejszej niż poprzednio prędkości zbliżam się do ostrowskiego lotniska. Barwna plama grupy szybowców na tle zieleni nie zmienia swego położenia względem maski mojej „Jaskółki". Dobrze jest. Dolecę.

Nie. Nie doleciałem. Kilkanaście sekund zwiększonego opadania i już szpaler drzew zaczyna przesłaniać widoczną przed chwilą białą nitkę taśmy. Zakręcić, klapy, hamulce, koniczyna. Od lewej strony lotniska zbliżają się samochody, motocykle, biegną ludzie. Nad głową przelatują w kilkunastominutowych odstępach szybowce.

A. Brzoza

KONKURENCJA W JEZIORZE

Meterolodzy zapowiadają na jutro możliwość polepszenia warunków meteo. W związku z tym kierownictwo mistrzostw zarządza na dzisiaj (3 czerwca) docel-powrót Leszno—Bożkowo—Leszno... samochodami. W drodze entuzjazmujemy się zmaganiami kierowców. Nie znając drogi mylą kierunki, muszą cofać wozy, objeżdżać. Samochód, któremu udało się wyprzedzić poprzednika, rozbrzmiewa chóralnymi wrzaskami triumfu. Woda w jeziorze jest chłodna, amatorzy kąpieli prędko uciekają na brzeg. Rybakom też się nie wiedzie (zrehabilitowali się w dniu następnym). Odbijamy trochę piłkę, ale już zbliża się burza. Robimy odwrót. W stołówce zasiada kilka czwórek brydżowych. „Pracują" nie długo. Idzie fama, że jutro będzie konkurencja. Trzeba się wyspać.

Nazajutrz spaliśmy długo. Kompletny kit. (h)

MARYNIKA

Miłą i lubianą piosenką, ostatnim przebojem ubiegłego okresu — była „Marynika". Słyszeliśmy ją wszędzie: w radio, w kinie, na estradzie, na ulicy. I jeśli usłyszy się ją obecnie raz na kilka tygodni, to pół biedy. Inaczej jest w Lesznie. Tutaj zdobyła sobie prawo obywatelstwa i co pewien czas „Marynika" rozlega się w głośnikach na pełny regulator, oczywiście ku ogólnej rozpaczy szybowników. Wszyscy zatykają uszy, klną pod nosem spikera. Pogłoski krążą, że jest to jedyna płyta, którą posiada miejscowa „rozgłośnia". Po kilku dniach szydło wyszło z worka. Otóż jeden z mechaników, namiętny zwolennik „Maryniki", tak propagował w imieniu uczestników mistrzostw tę płytę, że ujęta jego prośbami rozgłośnia do znudzenia nadawała „Marynikę", wywołując ogólne przerażenie na twarzach słuchających. (m)

Prezes Aeroklubu Śląskiego Stanisław Michniewski przypina znaczek klubowy ministrowi Obrony Narodowej gen. dyw. Marianowi Spychalskiemu w dniu rozpoczęcia IV Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie.

WYNIKI I KONKURENCJI IV SMP ROZEGRANEJ DNIA 2 CZERWCA 1957 R.

Prędkościowy przelot docelowy Leszno—Ostrów Wlkp. (92 km)

1) A. Witek (105,0 km/h) — 1 000 pkt.; **2) Z. Kirakowski** (97,6 km/h) — 929,5 pkt.; **3) E. Makula** (97,4 km/h) — 927,6 pkt.; **4) S. Makaruk** (96,6 km/h) — 920,0 pkt.; **5) W. Sznurowski** (96,3 km/h) — 917,1 pkt.; **6) Z. Skoiski** (96,0 km/h) — 915,2 pkt.; **7) B. Wodzyński** (95,0 km/h) — 904,8 pkt.; **8—9) L. Bajewska** (94,4 km/h — 899,0 pkt.; **8—9) M. Gorzelak** (94,4 km/h) — 899,0 pkt.; **10) Z. Rain** (Jugosławia — 93,4 km/h) — 889,5 pkt.; **11) J. Adamek** (93,0 km/h) — 885,7 pkt.; **12) L. Merlo** (92,1 km/h) — 877,1 pkt.; **13) Z. Przyjemski** (91,2 km/h) — 868,6 pkt.; **14—15) J. Popiel** (90,7 km/h) — 863,8 pkt.; **14—15) T. Dziuba** (90,7 km/h) — 863,8 pkt.

WYNIKI II KONKURENCJI IV SMP ROZEGRANEJ DNIA 5 CZERWCA 1957 R.

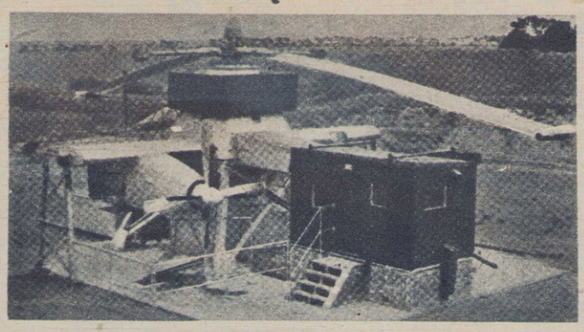
Prędkościowy przelot docelowy Leszno—Ostrów Wlkp. (92 km)

1) H. Zydorczak (80,3 km/h) — 1 000 pkt.; **2) Z. Rain** (Jugosławia — 74,7 km/h) — 930,2 pkt.; **3) T. Góra** (73,4 km/h) — 914 pkt.; **4) K. Wiciński** (70,7 km/h) — 880,4 pkt; **5) Z. Kirakowski** (69,9 km/h) — 870,5 pkt.; **6) T. Dziuba** (69,5 km/h) — 865,5 pkt.; **7) B. Wodzyński** (68,9 km/h) — 858,0 pkt.; **8) R. Sochacki** (66,5 km/h) — 828,1 pkt.; **9) J. Wojnar** (66,1 km/h) — 823,1 pkt.; **10) S. Wielgus** (63,0 km/h) — 784,6 pkt.) **11) P. Majewska** (62,9 km/h) — 783,3 pkt.; **12) Z. Przyjemski** (60,9 km/h) —758,4 pkt.; **13) A. Bandoła** (58,4 km/h) — 727,3 pkt.; **14) Z. Żółkoś** (57,2 km/h) — 712,3 pkt.; **15) J. Adamek** (54,8 km/h) — 682,4 pkt.; **16) W. Sznurowski** (47,7 km/h) — 594,0 pkt. (Konkurencję ukończyło tylko szesnastu zawodników).

Na lotnisku w Lesznie: szybowce przed konkurencją. Foto: B. Koszewski (2)

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

PRÓBY NAPĘDU ROTODYNY



Angielskie zakłady lotnicze Fairey zbudowały w Boscombe Down specjalną hamownię przeznaczoną do wypróbowania zespołu napędowego konstruowanej obecnie Fairey „Rotodyne". Próby przeprowadzane są na razie tylko z jednym silnikiem i dwoma łopatami wirnika. W następnym etapie przeprowadzone zostaną próby całego zespołu, złożonego z dwóch silników i czterech łopat wirnika. Fairey „Rotodyne" jest pierwszym, dużym śmigłowcem przeznaczonym do transportu 40—44 pasażerów. (P)

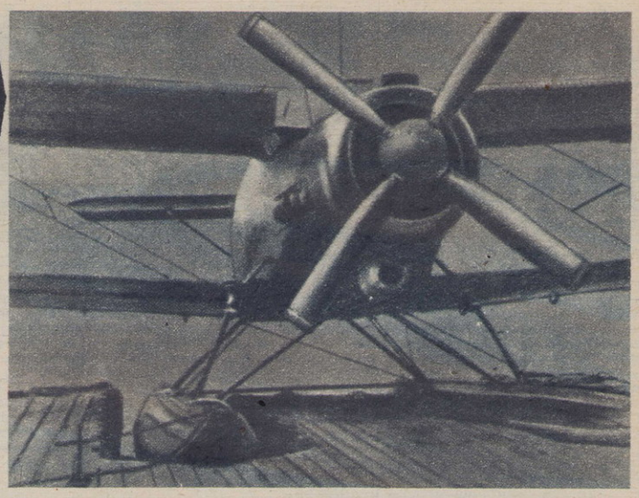
SZYBOWIEC WYCZYNOWY „GEIER" NRF

GEIER" (Sęp) jest grzbietopłatem o dużej rozpiętości. Konstrukcja drewniana. Płat o obrysie trapezowym posiada profil Gö 549. Pasy dwuteowego dźwigara wykonane są z drewna sosnowego. Pokrycie skrzydeł sklejką do dźwigara, dalej płótnem. Hamulce aerodynamiczne umieszczone są tylko na dolnej powierzchni skrzydeł. „Geier" posiada klapy wyporowe.

Kadłub — podłużnicowy, pokryty jest całkowicie sklejką. Obszerna kabina zamknięta jest osłoną wydmuchaną z jednego arkusza plexi. Duży ciężar użyteczny (120 kG) pozwala na wyposażenie specjalne (tlen, radio, sztuczny horyzont). Szybowiec nie posiada kółka, jedynie dobrze amortyzowaną płozę. Do ułatwienia startu i manipulacji lotniskowych służy dwukołowe podwozie odrzucane. (AZ)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: Rozpiętość — 18,0 m. Długość — 8,2 m. Powierzchnia nośna — 15,77 m². Wydłużenie — 20. **Ciężary:** Ciężar własny — 260 kG. Ciężar w locie — 380 kG. Obciążenie powierzchni — 24,1 kG/m². **Osiągi (teoretyczne):** Maksymalna doskonałość — 32 przy prędkości 68 km/h. Minimalna prędkość opadania — 0,55 m/h.

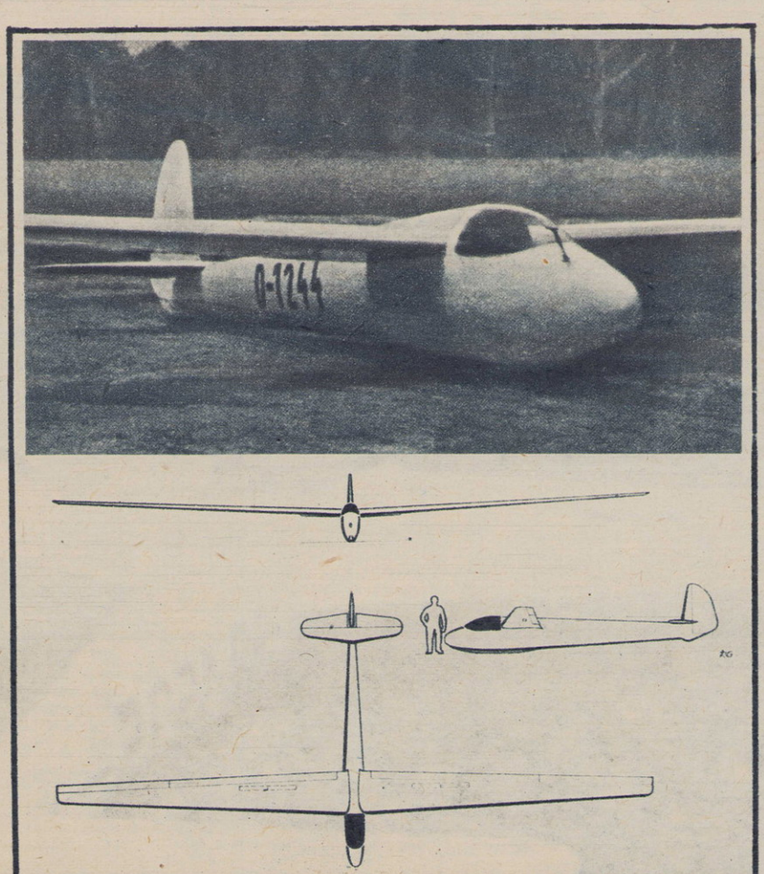
AN-2 W NOWEJ WERSJI



Znany ze swej wszechstronności radziecki samolot transportowy AN-2, wyposażony został w pływaki. Nowa wersja, oznaczona jako AN-2W, umożliwi transport lotniczy w rejonach o dużym nawodnieniu, w których założenie lotnisk nastręczało dotychczas ogromne trudności. Na zdjęciu AN-2W na specjalnie przystosowanej przystani. (P)

ALOUETTE II W PRODUKCJI SERYJNEJ

Francuskie zakłady Sud-Aviation produkują już seryjnie w ilości 13 sztuk miesięcznie śmigłowce typu SE.3130 Alouette II. Dwa śmigłowce tego typu wysłane zostały do Stanów Zjednoczonych. Przeprowadzone pokazy miały na celu pozyskanie rynku amerykańskiego dla śmigłowców typu Alouette. Na zdjęciu: SE.3130 podczas lotu nad Nowym Jorkiem. (P)



ZE ŚWIATA W SKRÓCIE

Brytyjski koncern „Vickers Armstrong Company" otrzymał od angielskich linii lotniczych BOAC zamówienie na budowę 35 odrzutowców pasażerskich. Będą to samoloty nowego typu nazwanego tymczasowo VC-10. Prędkość lotu nowego odrzutowca pasażerskiego wynosić ma około 960 km/h. VC-10 będzie mógł zabrać na pokład 147 pasażerów.

Zgodnie z warunkami kontraktu udzielonego „Vickers Armstrong Co.", ostatni z 35 zamówionych samolotów ma być gotowy przed końcem 1963 roku. (Sz)

*

Znany radziecki konstruktor śmigłowców M. Kamow informuje na łamach „Promyszlenno-Ekonomiczeskoj Gaziety", że w najbliższych latach ukażą się w ZSRR 12-miejscowe pasażerskie śmigłowce z napędem odrzutowym. Opłata za przelot będzie dwa razy niższa niż za taksówkę marki „Pobieda". (Sz)

*

Jak oświadczył w wywiadzie udzielonym prasie radzieckiej generalny konstruktor prof. dr inż. Andrej Tupolew, jego zespół zakończył już pracę nad nową wersją samolotu Tu-104, który będzie zabierał 20 pasażerów więcej niż jego poprzednik. Jednocześnie A. Tupolew zapewnił, że zapowiedziany w ubiegłym roku podczas wizyty przywódców radziecki w Anglii samolot turbośmigłowy zabierający 170 pasażerów będzie ukończony w terminie.

Główną bazą peruwiańskich samolotów dalekiego rozpoznania morskiego (amfibie PBY-5A, Grumman G-21 i L-17) jest lotnisko w Limatambo, na wybrzeżu Pacyfiku.

*

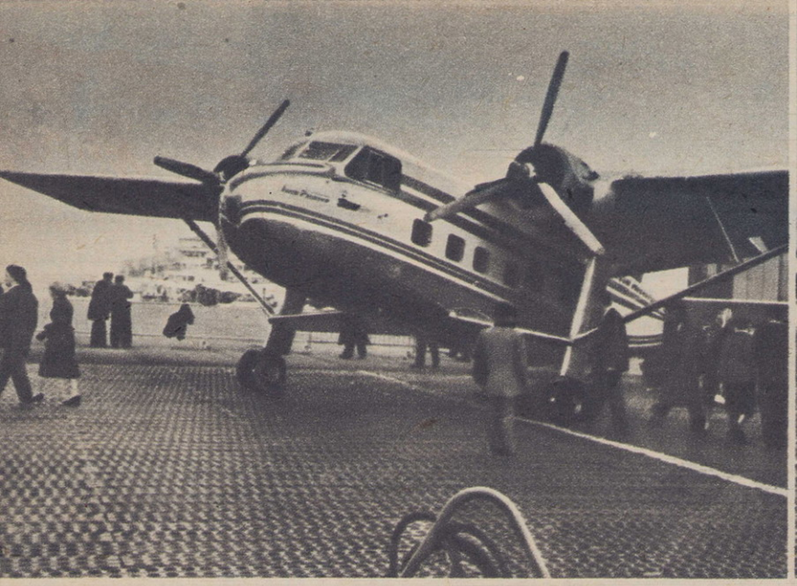
30 myśliwców odrzutowych Lockheed F-104 A „Starfighter", produkcji amerykańskiej postanowił zakupić rząd australijski, dążąc do zastąpienia nimi części posiadanych dotąd myśliwców „Sabre".

★

Jednym z najciekawszych myśliwców odrzutowych skonstruowanych na Zachodzie jest FIAT G-91. Ten bardzo udany nowy typ lekkiego myśliwca włoskiego osiągnął w 24 locie czterokrotnie prędkość ponaddźwiękową, lecąc na wysokości 9 000 m. Lot odbył się 20 lutego br., pilot — dr Riccardo Bignamini. FIAT G-91 powstał w niezwykle krótkim czasie jednego roku, licząc od daty podpisania umowy z wytwórnią do chwili pierwszego lotu. Samolot G-91 budują zakłady FIAT w rezultacie wygranego przez włoskich konstruktorów konkursu, jaki NATO rozpisała wśród państw zachodnio-europejskich. Szczegół niezwykle ważny: FIAT G-91 jest jedynym — jak dotąd — myśliwcem naddźwiękowym, który zdolny jest do startu i lądowania na krótkich lotniskach trawiastych!

★

Po zakupieniu dwóch następnych samolotów komunikacyjnych najnowszego typu Convair-440 „Metropolitan", zachodnio-niemiecka Lufthansa otworzyła własne linie do Szwajcarii i Austrii. Są to połączenia: Frankfurt — Stuttgart — Zurich i Frankfurt — Monachium — Wiedeń. Obecnie Lufthansa NRF utrzymuje łączność własnymi samolotami już z 9 krajami w Europie.



Oryginalną konstrukcją wyróżnia się transportowy samolot „Twin-Pioneer", produkowany przez zakłady Scottish Aviation (Wielka Brytania). Zabiera on na pokład 16 pasażerów. Długość startu — 80 m; długość lądowania ok. — 100 m.

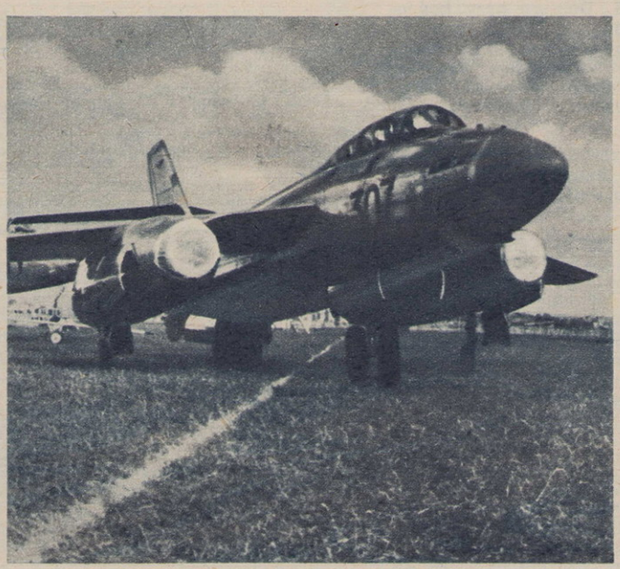
Zakłady Hispano-Aviacion SA z Sewilli zaprezentowały dwumiejscowy samolot odrzutowy konstrukcji Messerschmitta — HA-200R1 „Saetta" (Me-200 „Strzała"). Me-200 konstrukcji całkowicie metalowej, wyposażony jest w dwa silniki Turbomeca „Marbore II" o ciągu 400 kG każdy.

Nasz pierwszy fotoreportaż z Francji

XXII SALON LOTNICZY W PARYŻU

WSZYSTKIE ZDJĘCIA: ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

Northrop SM-62 „Snark" jest międzykontynentalnym pociskiem zdalnie sterowanym o zasięgu około 3 200 km. „Snark" wyposażony jest w głowicę atomową. Napęd stanowi silnik odrzutowy Pratt-Whitney J-57. Po obu stronach kadłuba widoczne są rakiety startowe.



Jedną z wersji nowoczesnego dwusilnikowego samolotu myśliwskiego SO.4050 „Vautour", produkowanego przez francuskie zakłady Sud-Aviaton, jest dwumiejscowy uniwersalny samolot myśliwski „Vautour II N".

Zakłady Lockheed pokazały wielocelowy samolot C-130A „Hercules", o napędzie turbośmigłowym. Zabiera on na pokład 14 000—17 000 kG ładunku i przeznaczony jest dla taktycznego lotnictwa transportowego USAF. C-130 A przystosowany jest do lądowań na lotniskach polowych.

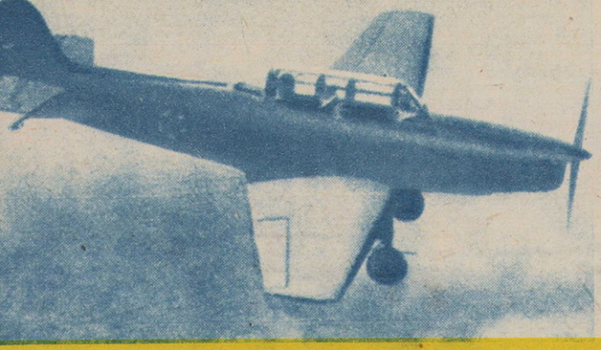
W dniach od 24 maja do 2 czerwca br. na paryskim lotnisku Le Bourget czynny był XXII Międzynarodowy Salon Lotniczy. Od roku 1909, kiedy to po raz pierwszy zorganizowany został w Paryżu Salon Awiacji, a eksponatami były balony, minęło już 48 lat. Jakimi drogami poszła w czasie tego okresu technika lotnicza — obrazują najlepiej tradycyjne Paryskie Salony Lotnicze.

Tegoroczna wystawa, będąca przeglądem lotniczej techniki wojskowej i cywilnej, była szczególnym sukcesem zarówno ze względu na niezwykle interesujące eksponaty jak i z uwagi na udział w niej 11 krajów, w tej liczbie ZSRR, Czechosłowacji i po raz pierwszy po wojnie Polski. Fakt, że na tak poważnej imprezie reprezentowane były Polskie Zakłady Lotnicze (PZL), posiada niewątpliwie duże znaczenie dla dalszego rozwoju naszego przemysłu lotniczego.

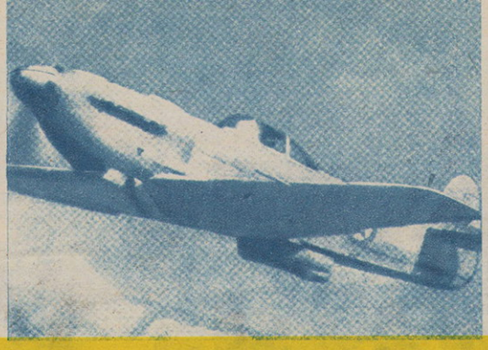
Na zakończenie wystawy odbył się międzynarodowy pokaz lotnictwa cywilnego i wojskowego. W pokazie wzięły udział samoloty o napędzie tłokowym, turbo-śmigłowym i odrzutowym oraz śmigłowce. Po raz pierwszy również francuskie zakłady SNECMA zaprezentowały oficjalnie w locie „latający silnik" — ATAR Volant C-400 P2 (patrz zdjęcie na okładce). Szczególne zainteresowanie wzbudził przelot radzieckiego odrzutowego samolotu komunikacyjnego Tu-104 i francuskiego „Caravelle", a z lotnictwa wojskowego — pokaz zespołowej akrobacji siedmiu dwumiejscowych myśliwskich samolotów treningowych „Hunter T. 7" pilotowanych przez pilotów RAF, oraz czterech francuskich samolotów naddźwiękowych typu „Mystere IV".

Czytelników „Skrzydlatej" zainteresuje z pewnością fakt, że udział „Biesa" i śmigłowca „SM-1", zarówno w wystawie jak i w pokazie lotniczym, wywołał duże zainteresowanie konstruktorów, przemysłowców i prasy. W czasie pokazu inż. Abłamowicz w ciągu 5 minut demonstrował własności lotne „Biesa", wykonując na nim między innymi szereg przewrotów i beczek sterowanych. Również doskonałe własności startu, zwrotność i maksymalną prędkość lotu wykazał nasz śmigłowiec pilotowany przez inż. Gajewskiego.

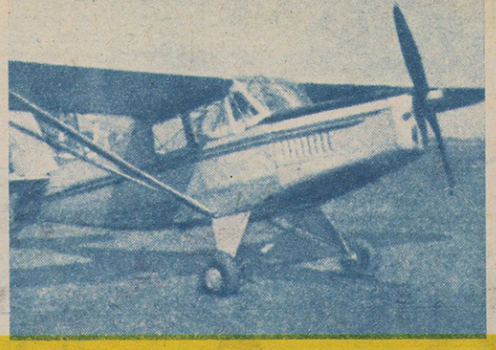
Bliższe szczegóły z tej międzynarodowej imprezy oraz korespondencję naszego specjalnego wysłannika z Paryża, znajdą Czytelnicy w następnych numerach „Skrzydlatej". Dziś publikujemy pierwsze zdjęcia wykonane przez inż. Abłamowicza i przesłane redakcji w czasie trwania Salonu.



Aero 2 D



S — 49 A



LK-1

JUGOSŁAWIA I JEJ LOTNICTWO

Inż. JERZY WINIARSKI

JUGOSŁAWIA jest dziś znana każdemu Polakowi, jako piękny kraj bałkański, sławny w czasie wojny z wyjątkowo zaciętych walk partyzanckich, a później z własnej drogi, którą obrały narody Jugosławii dla budowy socjalizmu. Lotnicy wiedzą poza tym, że w Jugosławii rozwija się lotnictwo, w szczególności lotnictwo sportowe i szybownictwo. Nie wszyscy jednak wiedzą, że rozwój lotnictwa sportowego Jugosławii jest oparty na bardzo zdrowej podstawie, jaką jest rodzimy przemysł lotniczy. Prawie wszystkie samoloty sportowe i szybowce używane przez aerokluby Jugosławii są produktami własnej myśli konstruktorskiej i własnego przemysłu.

Początki przemysłu lotniczego Jugosławii sięgają jeszcze czasów przedwojennych. Istniejące wówczas trzy firmy lotnicze: „Ikarus" w Nowym Sadzie i Zemun, „Rogozarski" w Belgradzie i „Zmaj" w Zemun, zostały zniszczone podczas niemieckiej okupacji. Dopiero przy końcu 1945 r. wyremontowano zakłady „Ikarus" w Zemun, które mogły podjąć produkcję lotniczą. Początkowo przeprowadzano tam remonty i naprawy sprzętu używanego wówczas przez lotnictwo wojskowe Jugosławii, jak np. Il-2, Jak-3, Jak-9 i inne.

W sierpniu 1946 r. został utworzony państwowy koncern lotniczy, opierający się przede wszystkim na dawnych pracownikach zakładów „Ikarus", „Rogozarski" i „Zmaj". Założono biura konstrukcyjne i rozpoczęto odbudowę fabryk.

Już w październiku 1946 r. oblatano samolot będący dziełem nowego biura konstrukcyjnego. Był to Aero-2 konstrukcji inżynierów Cijana i Petkovica. Samolot ten został skonstruowany jeszcze przed wojną przez tych samych konstruktorów, nie wyszedł jednak wówczas poza stadium prototypu. Za to po wojnie wszedł on prędko do produkcji seryjnej i zasilił aerokluby Jugosławii.

Podajemy krótki opis: Wolnonośny dolnopłat konstrukcji drewnianej, kryty sklejką, służący do szkolenia i treningu, fotele pilotów w tandem. Podwozie dwukołowe z kołem ogonowym. Silnik de Havillanda „Gipsy Major" o mocy 130 KM. Samolot ten był produkowany w różnych wersjach różniących się silnikami. Model Aero-2C i 2D posiadał silnik Walter JW6-III-160 budowany z licencji, a model 2F służący do opylania pól — silnik DH Gipsy Major VIII o mocy 145 KM. Zbudowano również wersję na pływakach — Aero-2H. Rozpiętość — 10,5 m, długość — 7,7 m, wysokość — 2,6 m, pow. nośna — 15,6 m², ciężar własny — 600 kG, ciężar w locie — 880 kG, prędkość max. — 205 km/h, prędkość przelotowa — 180 km/h, prędkość lądowania — 85 km/h, czas wznoszenia na 1 000 m — 4,1 min.

Ten sam zespół konstrukcyjny przy współpracy inż. inż. Fresla i Tayanowskiego zaprojektował następnie lekki samolot szkolno-turystyczny C-3 „Trojka". Ten dwumiejscowy wolnonośny dolnopłat, konstrukcji całkowicie drewnianej, posiada fotele załogi obok siebie i zaopatrzony jest w silnik Walter „Mikron" o mocy 60 KM. Założeniem konstrukcji było możliwie szybkie i tanie przeszkolenie pilotów szybowcowych na samoloty silnikowe oraz turystyka powietrzna.

C-3 „Trojka" był budowany seryjnie. Rozpiętość — 10,5 m, długość — 8,85 m, wysokość — 2,1 m, ciężar własny — 374,7 kG, ciężar w locie — 610 kG, obciążenie pow. — 31 kG/m², prędkość max. — 161 km/h, prędkość przelot. — 145 km/h, prędkość min. — 65 km/h, pułap prakt. — 3 900 m, zasięg — 590 km.

W maju 1947 r. zakończono budowę samolotu „1 Maj", który powstał w wyniku konkursu na samolot sportowo-turystyczny z silnikiem o mocy 60 KM. Został on zbudowany przez zespół inżynierów Bogojevica i Zotovica, posiadał konstrukcję całkowicie drewnianą, układ wolnonośnego dolnopłata i wygodną kabinę mieszczącą dwie osoby obok siebie. Podwozie dwukołowe z płozą tylną. Samolot nie był budowany seryjnie.

Rozpiętość — 10,2 m, długość — 7,5 m, wysokość — 2,1 m, pow. nośna — 15,0 m², ciężar własny — 370 kG, ciężar w locie 600 kG, prędkość max. — 160 km/h, prędkość przelot. — 145 km/h, prędkość min. — 70 km/h, pułap — 4 000 m, zasięg — 500 km.

Od lata 1948 r. powstała konieczność zaopatrzenia w sprzęt lotniczy także i wojskowego lotnictwa Jugosławii.

W następnych latach powstały kolejno samoloty przejściowe oznaczone „211" i „212", skonstruowane przez zespół Sivar, Zrnic i Popovic (zespół ten jeszcze przed wojną zbudował samolot myśliwski IK-3 o prędkości 527 km/h). Samoloty „211" i „212" posiadały po dwa fotele w tandem i zaopatrzone były w silniki Ranger o mocy 480 KM. Konstrukcja mieszana, podwozie wciągane. Ten sam zespół zbudował następnie samolot myśliwski S-49, przypominający nieco radziecki myśliwiec Jak-9. S-49 był to wolnonośny dolnopłat konstrukcji mieszanej z wciąganym podwoziem. Seryjnie S-49 C był produkowany z silnikiem Hispano Suiza 12Z o mocy 1 500 KM.

Uzbrojenie: 2 k. m. 12,7 mm i działko 20 mm strzelające przez piastę śmigła, 4 bomby o ciężarze do 50 kG każda lub 4 pociski rakietowe 127 mm. Rozpiętość — 10,3 m, długość — 8,4 m, ciężar w locie (bez bomb i rakiet) — 3 200 kG, prędkość max. — 640 km/h, zasięg — 800 km.

Następnym dziełem jugosłowiańskich konstruktorów był samolot przejściowy „213", przypominający nieco wyglądem zewnętrznym znanego Fiata G-46. Został on zaprojektowany przez zespół Sostaric—Dobinovic, jako dolnopłat wolnonośny konstrukcji drewnianej. Załoga dwuosobowa (tandem), podwozie wciągane. Silnik Ranger SGV-770 o mocy 480 KM, śmigło przestawialne. Prędkość max. około 300 km/h.

Latem 1952 r. pojawiły się dwa nowe samoloty oznaczone „214" i „215". Były to maszyny dwusilnikowe, przeznaczone do treningu załóg bombowych i transportu. Typ „214" skonstruował inż. Milutinovic; był to dolnopłat wolnonośny konstrukcji drewnianej, zaopatrzony w 2 silniki Ranger SGV-770 o mocy 480 KM każdy. Koła główne wciągane w gondole silnikowe. Usterzenie pionowe — podwójne. W wersji transportowej samolot zabierał 8—10 ludzi. Zbudowano także wersję z silnikami gwiazdowymi Pratt-Whitney R-1340 o mocy 600 KM każdy, która jednak nie była budowana seryjnie.

Typ „215" konstrukcji inż. Stankova był podobnie jak „214" całkowicie drewnianym dolnopłatem z wciąganym podwoziem i podwójnym usterzeniem pionowym. Silniki: Ranger SGV-770. Z tych dwóch samolotów jedynie typ „214" z silnikami Ranger budowany był seryjnie. Żadne dane techniczne nie zostały opublikowane.

W roku 1949 biuro konstrukcyjne w Lublanie, które dotychczas specjalizowało się w szybowcach, przystąpiło do opracowania dwumiejscowego samolotu sportowego: do szkolenia i treningu, akrobacji, wyrzucania skoczków spadochronowych, holowania szybowców oraz turystyki. Samolot projektowano do silnika Regnier „400" o mocy 136 KM, jednak następnie zastąpiono go silnikiem Walter JW6-III o mocy 160 KM.

Próby w locie wykazały, że samolot jest bardzo udany, rozpoczęto więc seryjną produkcję. Ten nowoczesny samolot, to znany czytelnikom „Skrzydlatej" z opisu w Nr. 38/1956 KB-6 „Matajur".

W Jugosławii, podobnie jak w innych krajach gdzie rozwija się lotnictwo, powstają samoloty budowane z „prywatnej inicjatywy". Mimo, że z reguły nie buduje się ich seryjnie, warte są jednak zainteresowania, świadczą bowiem o poziomie technicznym szerokich rzesz miłośników lotnictwa. W przypadku Jugosławii ta „prywatna inicjatywa" pochodziła raczej od różnych instytucji lotniczych niż od prywatnych osób. A więc w 1950 r. ujrzał światło dzienne samolot MMT-1201, jugosłowiański „Pou du ciel", który zbudowany został przez trzech członków terenowego oddziału Związku Lotniczego Serbii i Vojvodiny.

Ten całkowicie drewniany samolocik posiadał czterocylindrowy silnik CNV (60 KM) i ważył (wraz z pilotem i paliwem) 270 kG. Rozpiętość — 6 m, długość — 3,6 m, wysokość — 1,7 m, prędkość max. — 145 km/h, prędkość przelot. — 125 km/h, prędkość wznoszenia — 120 m/min, czas lotu — 3 h, czas lotu z dodatkowym zbiornikiem 4,5 h, pułap — 3 000 m.

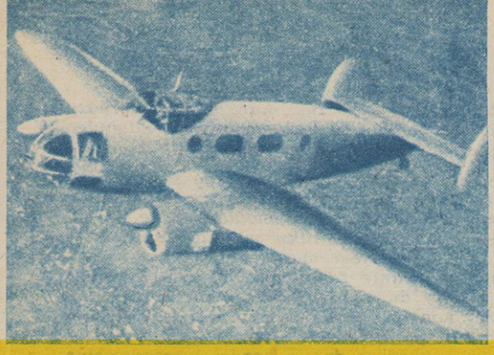
Bardzo ciekawy samolot „CA-51" zbudował inż. Cvetkovic. Jest to jednomiejscowy, całkowicie drewniany dolnopłat, zaopatrzony w samochodowy silnik „Volkswagen" o mocy 24 KM. Odznacza się on bardzo prostą konstrukcją.

Rozpiętość — 8,4 m, długość — 5,86 m, pow. nośna — 11,76 m², ciężar własny — 225 kG, ciężar w locie 315 kG, prędkość max. — 130 km/h, prędkość przelot. — 110 km/h, pułap — 3 000 m, zasięg — 600 km.

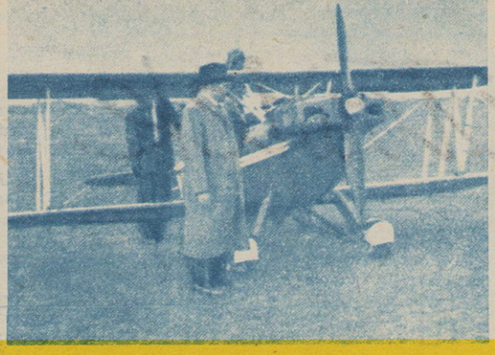
Znany konstruktor inż. Kuhelj skonstruował małego dwupłat KS-1C" „Janez", będący udoskonaleniem przedwojennego KS-1B. Zbudowany on został w zakładach „Letov" w Lublanie. Konstrukcja drewniana z pokryciem płótnem, silnik Praga „D" o mocy 79 KM. Pierwszy lot odbył się w kwietniu 1954 r.

Rozpiętość — 6,3 m, długość — 5,13 m, wysokość — 1,90 m, ciężar w locie — 438 kG, prędkość max. — 197 km/h, prędkość przelot. — 162 km/h.

Bardzo ładny nowoczesny samolot zbudował inż. Milosavljevic w biurze konstrukcyjnym Związku Lotniczego Bośni i Hercegowiny. Jest to akrobacyjny, jednomiejscowy dolnopłat „Soko-1", przeznaczony do treningu pilotów rezer-



Typ 214



KS — 1 C „Janez".

Typ 213 (pierwsza wersja).

wy. Konstrukcja mieszana, podwozie wciągane w skrzydła. Silnik Walter IV o mocy 95 KM. Śmigło przestawialne.

Rozpiętość — 7,4 m, długość — 6,45 m, pow. nośna — 10,8 m², ciężar w locie — 750 kG, prędkość max. — 246 km/h, prędkość przelot. — 216 km/h, zasięg — 1 200 km.

W taki, na pół „prywatny" sposób, projektowano również lekki samolot odrzutowy KBL-12 (patrz „Skrzydlata" 22/1956) oraz amfibię FA-2 („Skrzydlata" 12/56), brak jednak danych o zakończeniu ich budowy.

Wróćmy znów do „prawdziwego" przemysłu. W roku 1954 oblatano nowy samolot przeznaczony dla lotnictwa wojskowego, konstrukcji inż. Cijana. Był to „Kurir", mający służyć do łączności w trudnym terenie. Zaprojektowany został jako górnopłat wolnonośny konstrukcji metalowej, ze stałym, wysokim podwoziem. Konstrukcja spawana z rur stalowych, kryta płótnem. W krawędzi natarcia skrzydeł naprzeciw lotek znajdują się szczeliny (skrzela) opóźniające oderwanie strug przy dużych kątach natarcia. Silnik Walter JW6-IIIR (150 KM) z reduktorem, śmigło przestawialne, dwuskokowe. Samolot zaopatrzony jest w radiostację nadawczo-odbiorczą.

W styczniu 1955 r. oblatano w Lublanie samolot LK-1 konstrukcji inż. Kuhlja. Jest to zgrabny, czteromiejscowy górnopłat, przeznaczony do turystyki i szkolenia skoczków spadochronowych. Opis LK-1 zamieszczony był w „Skrzydlatej" Nr 13/1955. Oprócz prototypu zbudowano jeszcze dwa samoloty tego typu.

Udane typy samolotów podlegają z biegiem czasu różnym udoskonaleniom, tak, że w końcu stają się właściwie zupełnie nowymi konstrukcjami. Tak też było z najpopularniejszymi w Jugosławii samolotami „Aero-2" i KB-6 „Matajur". Następcą pierwszego z nich jest „Aero-3" oblatany latem 1955 r. Układ — jak w „Aero-2", jednak już pierwszy rzut oka pozwala stwierdzić, że jest to nawskroś nowoczesny samolot szkolny, posiadający wszystkie cechy „rasowej" konstrukcji. Załoga usytuowana w tandem. Prototyp posiadał silnik „Lycoming", a samoloty seryjne Walter JW6-III (160 KM). Innych danych brak. Również w 1955 r. pojawił się następca „Matajura" — KB-11. Żadnych danych na razie nie opublikowano. Jest to 4-miejscowy dolnopłat turystyczny z wciąganym podwoziem, o nadzwyczaj eleganckich kształtach. Silnik — prawdopodobnie Walter JW6-III (160 KM).

Już z tego co dotychczas napisałem widać, że jugosłowiańscy konstruktorzy potrafili zaopatrzyć lotnictwo sportowe we wszystkie typy samolotów, które pozwalają na racjonalny i wszechstronny rozwój silnikowego lotnictwa sportowego (o szybownictwie nie wspominam, jako, że bardzo wysoki poziom techniki szybowcowej Jugosławii jest faktem powszechnie znanym). Zbudowano również kilka typów samolotów wojskowych. Nie tak dawno prezydent J. Tito oświadczył w związku z odmową dostarczenia 200 myśliwców odrzutowych przez USA, że jugosłowiański przemysł obronny jest w stanie samodzielnie zaopatrzyć armię w potrzebny sprzęt. Wynikałoby z tego, że w Jugosławii istnieją możliwości budowy także samolotów odrzutowych. Początek tej „wyższej szkoły jazdy" konstruktorów można było zaobserwować już w 1951 r., gdy powstał doświadczalny samolot 451 „Pionir", w którym pilot zajmował pozycję leżącą. Był on jeszcze wyposażony w dwa silniki tłokowe (Walter „Mikron" — po 65 KM każdy), opis znajdą czytelnicy „Skrzydlatej" w numerze 4/1956.

Następcą jego był już odrzutowiec „451-M" (2 silniki „Palais" — 160 kG ciągu), o konstrukcji całkowicie metalowej, uzbrojony w działko. Prędkość max. około 600 km/h. Pierwszy lot tego samolotu odbył się w październiku 1952 r. Obydwa samoloty projektował inż. Beslin.

Jeszcze jeden, bardzo oryginalny samolot, oblatano w lipcu 1955 r. Jest to typ „452-M" konstrukcji inż. inż. Beslina i Levacica. Opis znajdą czytelnicy w Nr. 36/1955 „Skrzydlatej".

Warto tu wspomnieć o przejściowym samolocie „522", który chociaż posiada silnik tłokowy (Pratt-Whitney R-1340 o mocy 600 KM), swoją nowoczesną, całkowicie metalową konstrukcją dobrze świadczy o możliwościach jugosłowiańskiego przemysłu lotniczego.

Muszę się przyznać, że po przejrzeniu materiałów o lotnictwie Jugosławii opanowało mnie (niezależnie od całej wielkiej sympatii do naszych jugosłowiańskich pobratymców) brzydkie uczucie zazdrości. Oto bowiem jeszcze jeden kraj i to o słabiej rozwiniętym przemyśle, wyprzedził nas o ładnych parę długości, w każdym razie w dziedzinie budowy lekkich samolotów. Pociechą może być chyba tylko to, że i u nas wreszcie zaczyna się „coś dziać" i przy możliwościach przemysłowych naszego kraju powinniśmy szybko powstały dystans odrobić.

KB-6 „Matajur".

Człowiek PTAK

LEO VALENTIN

(6)

Przełożył: ZBIGNIEW STOLAREK

Nie mogę powiedzieć, że mi za tym pierwszym razem poszło jako po maśle. Wprawdzie na pozór jest to dziecinnie łatwe: wyciągnąć się, wypiąć pierś, zewrzeć pośladki, rozłożyć ręce i nogi... Tak, łatwe oczywiście, ale owego dnia było to dla mnie — na wysokości 3 000 metrów, przywykłem do spadania bez żadnych ceregieli — niewypowiedzianie trudne, jak gdyby jakaś przemożna siła nie pozwalała mi wyprostować rąk i nóg. Tak czuje się człowiek, który dopiero próbuje pływać: on także nie jest w stanie wyciągnąć się w wodzie. A więc konieczność reedukacji — pewne odruchy muszą ujarzmić, inne wytworzyć w sobie, muszę przezwyciężyć nowy lęk.

Choć bardzo nieporadnie, lecz zdołałem to osiągnąć, gdy naraz — ogarnąwszy rzutem oka swoją pozycję — zobaczyłem, że prawą dłoń mam na końcu ręki. Jasne, powiecie bo gdzież by indziej miała być. Otóż nie była na swoim miejscu, jej właściwe miejsce to uchwyt: tam, gdzie ocalenie, gdzie życie. Nie było jej tam.

Przeżyłem chwilę najprawdziwszej paniki, poczułem że do szpiku kości przenika mnie przerażenie — obłędne, zwierzęce, jakie w zamierzchłych czasach musiało chyba nawiedzać człowieka pierwotnego. Co więc musieli przeżywać ci spośród nas — Irvin na przykład — którzy pierwsi torowali szlak spadania w okresie, kiedy wszyscy prócz nich byli przeświadczeni, że rezultat rzucenia się w próżnię może być jeden: odmdlenie i śmierć? Każdy, kto tak spadał dawniej, przed nimi, kończył śmiercią. A oni jednak ważyli się na skok w próżnię mając tylko wiarę w siebie samych i pewność(?), że nie zbraknie im przytomności umysłu i potrafią w porę otworzyć spadochron..... A oto ja — dzisiaj — przemierzając drogę utorowaną przez tych prawdziwych bohaterów, odczuwam nieznany mi dotąd strach, ponieważ moja dłoń, nienaturalna, jak gdyby naraz uniezależniona ode mnie, żyjąca własnym życiem, obca mojemu ciału, pokpiwająca ze mnie. Nigdy nie zdołam jej podnieść na wysokość piersi — nim będzie za późno. Nagle uświadomiłem sobie, że spadam, że może już przegapiłem moment, kiedy powinienem był wyszarpnąć uchwyt. Rzut oka na ziemię i wysokościomierz uspokoił mnie, należało jednak działać szybko. Zresztą byłem zbyt przejęty, aby zachować pozycję. Skuliłem się i nawet nie zdałem sobie sprawy, jak do tego doszło, że dłoń się znalazła na uchwycie. Na szczęście dla mnie organizm sam wziął się do działania: zwierzę tkwiące we mnie uratowało człowieka... Odetchnąłem. Już bez perypetii otworzyłem spadochron na wysokości 500 metrów.

Nie pozostawało mi nic innego, jak powtórzyć tę próbę. Bo pierwsza była nic nie warta. Nawet nie miałem czasu zdać sobie sprawy, czy mogę wiązać z moją pozycją jakieś nadzieje. Niemniej jednak uświadomiłem sobie, że muszą przezwyciężyć pewein odruch. Początkujący pływak chwyta się kurczowo wędki instruktora pływackiego. Ja natomiast miałem zwyczaj trzymać uchwyt linki wyzwalającej. Podobnie jak pływak, muszę się nauczyć wyrzucać ręce a po wędkę sięgać nie wcześniej niż we właściwej chwili.

W pół godziny później znowu wyruszyliśmy. Nie chciałem się zadowolić rezultatem, który był niemal porażką. Wiedziałem, że dopóty nie zaznam spokoju, dopóki mi się nie powiedzie.

Znów skoczyłem z wysokości 3 000 metrów. Bezzwłocznie niemal jeszcze w trakcie odejścia od samolotu, przyjąłem pozycję. Cechowała ją jeszcze zbytnia kurczowość, nie pewność jak to bywa u ludzi, którzy dopiero zaczynają prowadzić samochód. Lecz naraz ogarnęło mnie wrażenie błogostanu: byłbym gotów sądzić, że nieruchomo tkwię w przestworzu, że leżę piersią na falach powietrza i zapadam w nie zachowując równowagę niemal zupełną. Było to tak różne od dotychczasowego młynkowania, że zaniepokoiłem się w pierwszej chwili: niemożliwe, aby to było tak łatwe, tak przyjemne, tak upajające. To niebywałe odkrycie — bo tak trzeba je nazwać — działało na mnie rozleniwiająco i jednocześnie wzruszało. Nie miałem powodu wzbraniać się przed tym bezkresnym spadaniem w materii tak lekkiej, że jeden przymiotnik nie zdoła tego uzmysłowić. Po raz pierwszy rozkoszowałem się moim narkotykiem, piłem go długimi haustami, nigdy nie ugaszę pragnienia. Spadałem gładko, ześlizgiwałem się, już nie potrzebowałem zazdrościć jastrzębiom. Och, jak dobrze byłoby zasnąć w tej atmosferze niewyrażalnej łatwości...

Sytuacja nie sprzyjała jednak takim pragnieniom: ziemia była coraz bliżej. Przez moment miałem ochotę zmienić pozycję, żeby się rozejrzeć, lecz tak mi było dobrze... Tym razem bez trudu sprowadziłem rękę aż do uchwytu. Kiedy poczułem, że już podtrzymuje mnie otwarty spadochron, ustokrotniona radość uderzyła mi do głowy: zwyciężyłem. Podniosłem wzrok aż po wysoki pułap nieba, jakby chciał zmierzyć przebytą drogę: moja naiwność rozśmieszyła mnie — lecz bądź co bądź, w ciągu kilku sekund przebyłem przecież drogę dłuższą niż przez dziesięć lat ćwiczeń. Jednym uderzeniem głowy przebiłem ten widoczny mur, który odgradzał ludzi od swobody w przestworzach. Zdobyłem nowy świat. Byłem szczęśliwy.

Jeszcze trzy razy skakałem tego samego dnia korygując pozycję. Teraz, kiedy już umiałem trzymać się w powietrzu mogłem sobie pozwolić — w czasie tych kilku sekund między startem, a osiągnięciem wysokości 500 metrów — na spenetrowanie zdobytego obszaru. Próbowałem owego dnia wszystkich manewrów, które później miałem udoskonalić: byłem jak dziecko nazajutrz po zrobieniu pierwszego kroku — dziecko z każdym dniem bardziej przedsiębiorcze i zwinniejsze, aż do dnia, kiedy uzyska zupełną swobodę ruchów.

Tak, teraz nie mogłem się już obyć bez tego narkotyku. Jeżeli z takich czy innych powodów nie skakałem przez większą ilość dni czułem się nieszczęśliwy. Skok z niewielkiej wysokości nie dawał mi już zadowolenia: za mało było czasu, żebym się mógł rozkoszować nowymi warunkami mojego bytu.

Gdybym tylko mógł jeszcze bardziej zwolnić prędkość spadania, przedłużyć je... Znaczyłoby to, przedłużyć przyjemność, żyć bardziej intensywnie, znaczyłoby to latać jak ptak. Skrzydła? Na skrzydłach?... Spokojnie Leo, spokojnie chłopaczku. Przypomnij sobie Clema Sohna, przypomnij sobie tych wszystkich szaleńców, którzy przed tobą weszli na drogę wielkiej pokusy... Czego chcieli?... Czego szukali?... I ty, czego ty szukasz?

Spokojnie Leo...

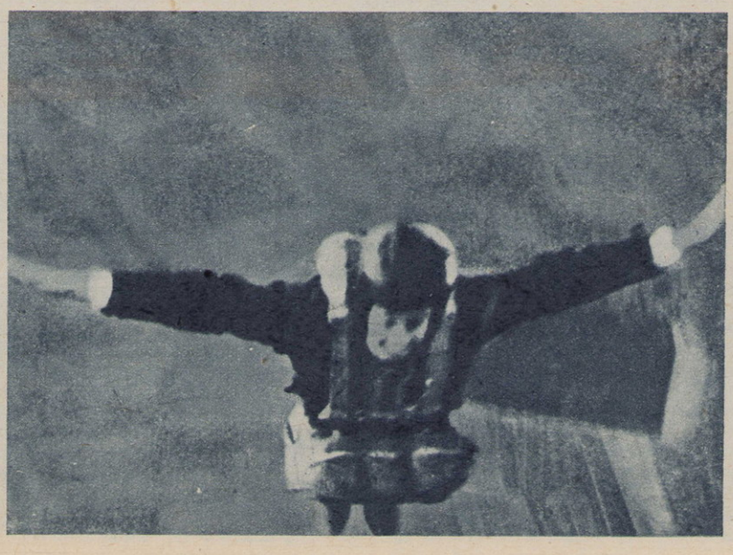
Lecz teraz kiedy marzenie o skrzydłach zaczęło już we mnie kiełkować, myślałem o nich bez wytchnienia. Zwłaszcza, gdy znajdowałem się w przestworzach, marzyłem o ptaku doskonałym, którym — może — stanę się pewnego dnia... Szybować — oto czego mi trzeba jeszcze. Szybować, urzeczywistnić dawne marzenie mojego własnego dzieciństwa, odwieczne mierzenie każdego dzieciństwa, a nawet całej ludzkości.

Tylko spokojnie Leo, dużo musisz się jeszcze nauczyć. Smakuj w spokoju swoje obecnie odkrycie.

✦

Pozostawiwszy w koszarach mundur, szlify i dziesięć lat życia, znalazłem się na ulicy. Czy gdziekolwiek, „w cywilu" potrzebny jest facet, który dobrze umie robić tylko jedno: skakać ze spadochronem? Kto naprawdę mógłby się zainteresować gościem, któremu jak ćwiek utkwiła w głowie jedna jedyna myśl: uczynić ze spadochroniarstwa sport: więcej nawet: sztukę — sztukę latania, bo właśnie do tej myśli wracałem nieustannie od chwili, kiedy odkryłem, że moja pozycja rzeczywiście zbliża mnie do szybowania? Niewątpliwie będę miał teraz dość swobody, żeby prowadzić poszukiwania w tym kierunku. Ponieważ jednak nie wyobrażałem sobie, że nagle wyrośnie spod ziemi jakiś mecenas, abym mógł zwalić mu się na kark, musiałem i to czym prędzej znaleźć pracę. Otrzymałem kilka propozycji. Angażowano mnie na pokazy lotnicze, podczas których miałem się produkować w skokach z opóźnionym otwarciem. Zaakceptowałem. Zaczynał się wielki cyrk.

Leo Valentin w czasie jednego ze skoków, bezpośrednio po oddzieleniu się od samolotu.



Tak skakał Valentin: pełne opanowanie i koordynacja ruchów, wzorowe położenie ciała.

Clem Sohn przed pokazem, który zakończył się tragicznie.

Po dziś dzień żyje w pamięci wszystkich jedno nazwisko — Amerykanina Clem Sohna, który się zabił podczas pokazu w Vincennes w kwietniu 1937 roku. Clem Sohn skakał z wysokości 3 000 m na skrzydłach z płótna. Na dość podobnych skrzydłach sam miałem skakać później w Villacoublay. Wprawdzie w przeddzień, mojego pierwszego skoku ze skrzydłami dzienniki wypisywały, że ja byłem tym, który się pierwszy rzucił ku zwłokom nieszczęsnego Clem Sohna, wierygodność owych stwierdzeń jest wątpliwa — z tej prostej przyczyny, że wówczas nie byłem na pokazie w Vincennes. Relacje naocznych świadków pozwalają jednak stwierdzić, że to nie skrzydła spowodowały śmierć Amerykanina. Lepiej czy gorzej szybując — jak później i ja — zniżył się na wysokość 600 m. Lecz gdy otworzył plecowy, nogi mu się zaplątały (on również, jak wszyscy w owym czasie, skakał byle jak) w pilocik: czasza skręciła się. Piersiowy wplątał w linki plecowego, nastąpiło skręcenie się spadochronów i śmierć.

Lekcja, jaką poprzez swój wypadek dał mi Clem Sohn, miała dla mnie zasadnicze znaczenie. Gdyby Clem posiadał dostatecznie opanowaną technikę spadania płaskiego i otwierania spadochronu z opóźnieniem, mógłby owego dnia dwukrotnie się uratować. Jeśli chodzi o mnie, wiedziałem, że nad tą techniką panuje całkowicie. Dzięki swojej pozycji mogłem być spokojny, że nie spowoduję zakłóceń w otwieraniu się spadochronu — i wiedziałem również, jak należy postępować, by nie dopuścić do skręcenia się piersiowego z plecowym. W zakresie czystej techniki spadochronowej nie miałem powodu do niepokojów — w każdym razie o tyle, o ile jest to możliwe w naszym zawodzie. Pozostawało tylko sporządzić jak najbardziej prostą aparaturę, która pozwoliłaby mi przekształcić spadanie w lot... Skrzydła, tylko jakie skrzydła?

WIELKA WADA PŁÓCIENNYCH SKRZYDEŁ

Pracowałem w tajemnicy. Na początku postanowiłem poprzestać na skrzydłach z płótna, które było najłatwiej sporządzić.

Jeszcze nie przeprowadziłem ani jednej próby, gdy paryski Club Aerien zaproponował mi wzięcie udziału w pokazie organizowanym 30 kwietnia 1950 roku w Villacoublay jako „człowiek-ptak" tej imprezy. Zgodziłem się pod warunkiem, że przedtem wyeksperymentuję swoje skrzydła. Impresario — ten sam, który organizował pokaz w Vincennes, kiedy zginął Clem Sohn — zaoponował. Bez wątpienia nie miał do mnie ani o łut więcej zaufania niż do Amerykanina i obawiał się, że wskutek wypadku mógłbym go pozbawić w dniu pokazu jednej z głównych jego atrakcji... Każdy impresario, któremu chodzi tylko zysk, ma wymagania tego rodzaju, że bez przesady można je niekiedy nazwać zbrodniczymi. Byłem jednak pewny siebie, jeśli chodzi o technikę spadochronową i uważałem, że skacząc na skrzydłach nie ryzykuję niczego więcej niż przy zwykłym skoku z otwarciem opóźnionym — postanowiłem więc przyjąć te warunki. No cóż, zobaczy się... Już czas, żebym się zdobył na ten krok: „Cóż za różnica, dziś czy jutro" — myślałem...

Zbliżał się dzień „X". Ostatecznie przepatrywałem ekwipunek, prowadziłem ostry trening fizyczny, a wreszcie dawałem wywiady dziennikom, starając się możliwie najdokładniej informować publiczność. Byłem wszędzie przedstawiany jako nowy „człowiek-ptak", jako „nowy Clem Sohn"... Wciąż łączono to nazwisko z moją osobą. Czego ode mnie oczekiwano? Czy życzono sobie w duchu, żebym ponowił jego niepotrzebny wyczyn? Czy czekano na moją śmierć czy mój sukces? Znalazłem się nagle w rzędzie „gwiazd", żądano jednak ode mnie, aby mój pierwszy występ w „wielkim cyrku" dostarczył maksimum emocji. A jeżeli mi się nie powiedzie? Czy w udziale przypadnie mi los nieszczęsnego Degena? Nie wiem co bym dał, żeby już było po wszystkim, żebym miał już tę próbę za sobą.

Olbrzymie, obliczane na 300 000 osób tłumy zaległy owej niedzieli 30 kwietnia 1950 roku okolice lotniska Villacoublay. Pogoda była wspaniała. Nawałnica niebieskości tak bardzo intensywnej, że w pewnym sensie miałem paść jej ofiarą: miała mnie pożreć, pochłonąć, uczynić prawie niewiedzialnym dla wszystkich widzów, którzy by nie dość bacznie śledzili mnie wzrokiem od chwili gdy oderwałem się od samolotu. Co więcej, pech chciał jeszcze, że samolot musiał ze mną startować „chyłkiem", bez powiadomienia o tym publiczności, ponieważ prefekt policji oficjalnie zakazał mi eksperymentu. Jeszcze w samym momencie skoku spiker musiał ściągać uwagę widzów na inny punkt lotniska.

„Goeland", którym leciałem, osiągnął już 4 000 m. Pilot, p. Clouzon, radził mi skakać nie czekając aż osiągniemy przewidzianą wysokość: 4 500 m. „Jeżeli wzniesiemy się wyżej — mówił — to w tej mgle spowodowanej upałem nikt tam pana nie zobaczy..." Dobrze bym zrobił, gdyby go posłuchał. Wielu z tych, którzy potem krzyczeli o szalbierstwie, nie widziało mnie owego dnia.

Na 4 500 m, gdy lecieliśmy z szybkością 150 km/h, skoczyłem ze złożonymi rękami. Wiatr natychmiast wdarł się w skrzydła i poczułem ból jakby mnie dosłownie rozdzierano. Pod siłą tego ciosu wyciąłem kozła głową w dół. Wypuściłem z rąk puszkę z talkiem, którą wziąłem ze sobą, by lepiej unaocznić publiczności drogę mojego szybowania. Spadałem z rozrzuconymi rękami i mimo wszelkich wysiłków nie mogłem uzyskać równowagi, jaka zwykle towarzyszyła moim skokom z opóźnieniem. Jeżeli taka ma być korzyść ze skrzydeł, to nie ma co głowy sobie nimi zaprzątać. Może to nawet niezgorsze widowisko, ale na pewno nie postęp w opanowywaniu powietrza...

Na 1 000 metrach chciałem sięgnąć ręką do piersi, by wyszarpnąć uchwyt plecowego. Daremnie. Przeraziłem się: Clem Sohn!... A przecież moje skrzydła nie zawierają ani jednego elementu sztywnego, który mógłby hamować ruch ręki. Nic sztywnego... prócz przemożnego naporu powietrza na powierzchnię płótna, które wraz z ręką muszę przyciągnąć do piersi! W mgnieniu oka zrozumiałem, że ręka powinna być zupełnie niezależna od skrzydła... Lecz nie czas, teraz snuć rozważania o przyszłości! Przyszłość — to tych kilka sekund, które mi jeszcze pozostają na otwarcie spadochronu, póki nie będzie za późno. Pomnąc na swój pierwszy skok, kiedy dopracowywałem się właściwej pozycji, uczyniłem potworny wysiłek, by się obrócić (teraz ze skrzydłami miałem nieskończenie mniej swobody ruchów niż niegdyś), udało się — leżałem na plecach. Skrzydła złożyły się natychmiast; mogłem już sięgnąć uchwyt linki wyzwalającej. Lecz leżałem na plecach; jeżeli więc chciałem uniknąć losu Clem Sohna, musiałem przekręcić się plecami do góry, aby nie zaczepić o skrzydło czaszą spadochronu, gdy wypłynie z pokrowca. Kurczowo trzymając uchwyt w dłoni, ostatnim wysiłkiem zebrałem się w sobie, zwarłem biodra: poleciałem twarzą do ziemi... Byłem na 600 m: wyrwałem uchwyt. Z niesłychaną ulgą powitałem tak dobrze mi znany wstrząs przy otwarciu spadochronu i łopot jego tkaniny. Czułem się jakbym wyszedł z łaźni. Podczas, gdy unosił mnie spadochron, gratulowałem sobie, że dzięki poprzednim skokom zdobyłem doświadczenie i wprawę. Gdybym nie wiedział, jak zmienić położenie, jak się przekręcić z pleców na piersi i odwrotnie (co odkryłem podczas dopracowywania swojej pozycji), na pewno bym się zabił tego dnia. Zniosło mnie: wylądowałem na krańcu lotniska. Natychmiast znalazłem się pośród szalejącego tłumu. Ludzie parli na mnie, żeby zdobyć chociaż strzęp skrzydła na pamiątkę. Po tym wszystkim, co przeszedłem od chwili gdy się oderwałem od samolotu, byłem zupełnie ogłuszony. Ci, którzy mi zgotowali triumfalne przyjęcie, widzieli jak spadałem. Ale większość nie widziała mnie: jedni z powodu mgły spowijającej niebo, drudzy ponieważ nie mieli pojęcia, że startuję, nie mówiąc już o takich, których uwagę pochłonęło spadanie puszki z talkiem, tak pechowo wypuszczonej przeze mnie w momencie, gdy wiatr trzasnął mi w skrzydła.

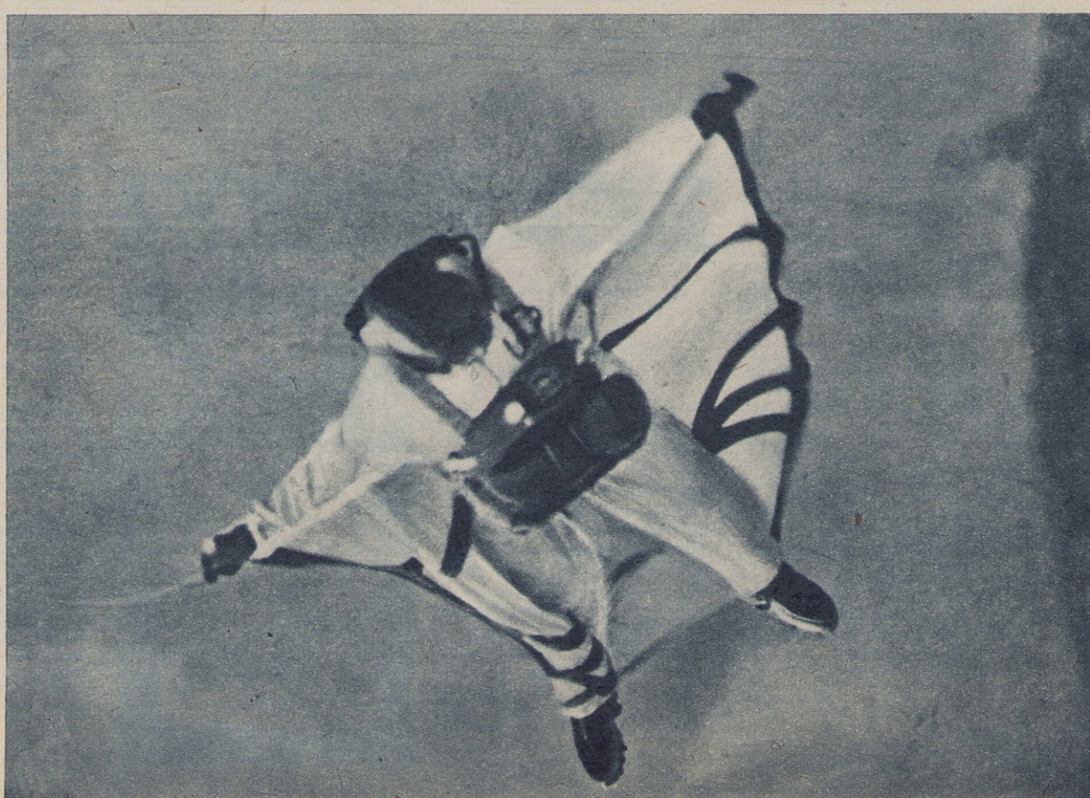
Miałem sobie jasno powiedzieć, że ten pierwszy skok nie był sukcesem — ani dla mnie (bo wiedziałem, że nie umywa się on do najpóźniejszych skoków, jakie wykonywałem zazwyczaj), ani też dla przeważającej części publiczności, która nic nie widziała i dlatego uważała mnie za szalbierza. Jeśli nawet nie poniosłem klęski w stu procentach, to w pięćdziesięciu na pewno. Bardzo tym się przejąłem. By położyć kres pogłoskom, krążącym już na mój temat, postanowiłem czym prędzej powtórzyć eksperyment przed taką publicznością — dziennikarzami na przykład — która mogłaby dać świadectwo mojej zawodowej uczciwości.

✦

W dniu 3 maja skierowałem do gazet następującą notatkę: „Przykro mi, że mój niedzielny występ podczas pokazu lotniczego w Villacoublay stał się powodem polemiki. Pragnąc rozproszyć wszelkie wątpliwości, zapraszam prasę na nowy, prywatny pokaz, który odbędzie się w czwartek. Wystąpię na nim wyekwipowany tak samo, jak w Villacoublay".

(cdn)

Leo Valentin w czasie pokazów nad lotniskiem w Villacoublay, na swoich płóciennych skrzydłach.



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu

KML

Poczta LOTNICZA

Henryk Krzysiak z Orzechówka. Projekt zorganizowania KML w Waszej gromadzie — pochwalamy. Na razie zainteresujcie swoich kolegów czytaniem „Skrzydlatej" oraz książek lotniczych.

Jan Walikowski z Hrubieszowa. Do szkoły szybowcowej możecie się dostać tylko za pośrednictwem aeroklubu. Najbliżej Waszego miejsca zamieszkania znajduje się Aeroklub Lubelski (Radawiec koło Lublina — lotnisko). Tę samą odpowiedź przeznaczamy dla **Dominika Talarczyka** z Brzegu, z tym, że Waszym macierzystym aeroklubem jest Aeroklub Opolski (Opole, ul. Mickiewicza 1).

Jan Czarnomorski ze Stargardu, **Danuta Manasterska** z Lublina i wszyscy zainteresowani wynikami ankiety „Kalendarza Lotniczego". Wyniki losowania przelotów podaliśmy w nr 22 „Skrzydlatej" z dnia 28 maja br.

Włodzimierz Nowaczek z Karczmisk i **Janusz Poszeleżny** z Ząbkowic. Znaczki klubowe dla członków zamierzamy wydać. Będzie to możliwe dopiero po wybraniu projektu drogą konkursu, który ogłosimy po opublikowaniu najciekawszych znaczków nadsyłanych przez czytelników. Legitymacji dla członków KML nie planujemy. O teoretycznym korespondencyjnym kursie spadochronowym i szybowcowym pomyślimy.

LEKARZ lotniczy ODPOWIADA...

Zofia Abrahamowicz z Mszany Dolnej. Dobry stan zdrowia stwierdzony przez lekarza internistę może okazać się niewystarczający do przyjęcia na szkolenie lotnicze w przypadku, gdy komisja lotniczo-lekarska stwierdzi np. schorzenia ucha lub oka.

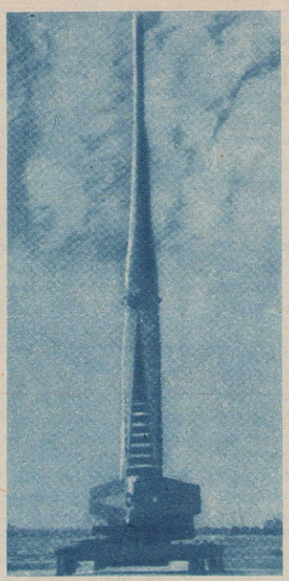
Wymagania zdrowotne od kandydatów na pilotów szybowcowych nie są jednakowe, ale tylko w zakresie szkolenia podstawowego. Natomiast w szkoleniu na wyższy stopień pilotażu różnic nie ma, tzn. piloci szybowcowi muszą odpowiadać takim samym warunkom zdrowotnym jak piloci samolotowi.

Józef Jerzyk ze Słubic. W Waszych uszach toczy się jakaś choroba pourazowa (skok do wody). W szczegółach jednak z opisu trudno się zorientować. W każdym razie przewiekłe stany zapalne i ropne ucha dyskwalifikują do pracy w powietrzu. Poproście laryngologa o podanie rozpoznania choroby uszu, wtedy będę mógł Wam dać konkretną odpowiedź.

Ginter Kawka z Suchej Góry. Po operacyjnym usunięciu żylaków nic nie powinno stać na przeszkodzie w przyjęciu Was na szkolenie lotnicze.

Dr J. B.

SPEŁNIAMY ŻYCZENIA CZŁONKÓW KML



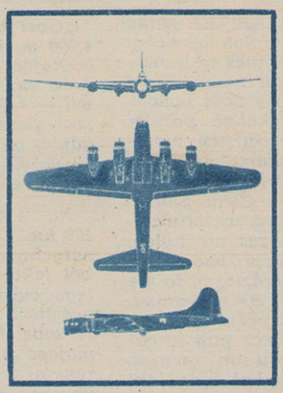
X-17

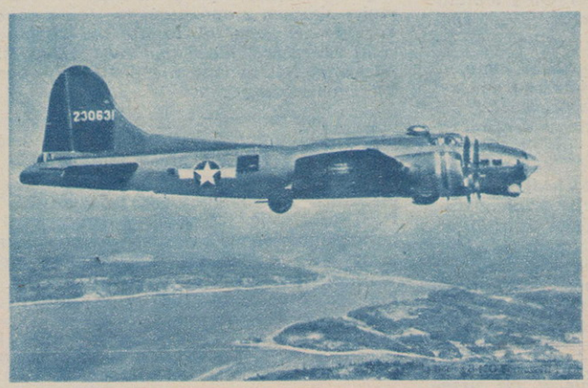
Zdjęcie amerykańskiego pocisku balistycznego Lockheed X-17, sterowanego zdalnie i przeznaczonego do badań technologicznych, zamieszczamy na życzenie **Aleksandra Charytoniuka** w Białegostoku. Ciężar pocisku wynosi 6000 kG. Dane techniczne nie zostały dotychczas opublikowane. (P)

BOEING B-17 „FORTRESS"

Na prośbę **M. Kwiecińskiego** z Radomia publikujemy kilka danych oraz sylwetkę samolotu B-17.

W roku 1935 zakłady Boeing zapoczątkowały budowę słynnych w okresie drugiej wojny światowej samolotów bombowych tzw. „Latających Fortec". Pierwsza wersja, nazwana „Fortress", budowana była do 1940 r. w odmianach B-17 A i B. W latach 1940-41 zakłady produkowały wersję „Fortress I" w odmianach B-17 C i D, o znacznie zwiększonym zasięgu, uzbrojone w sześć karabinów maszynowych 12,7 mm i jeden 7,6 mm. W latach 1942-43 lotnictwo USA i częściowo RAF wyposażone zostało w dalsze wersje „Fortress II" (B-17 E i F) i „Fortress III" (B-17 G), wyposażone w jedenaście działek 12,7 mm. Napęd stanowiły cztery silniki Wright-Cyclon R-1820-65 o mocy 1215 KM każdy. Dane techniczne B-17 E i F: rozpiętość — 26,4 m, długość — 18,8 m, ciężar własny — 16250 kG, max. ciężar w locie — 29000 kG, prędkość max. — 384 km/h, zasięg — 3840 km, pułap — 12400 m. (P)





Na zdjęciu wyżej: Bombowiec B-17 G „Fortress III" w locie.

ZBIERAMY ZNAKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

Nowy znak Węgierskiego Towarzystwa Lotniczego „MALÉV". Znak zamieszczony w nr 21 „Skrzydlatej" jest już nieaktualny.

MALÉV

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Z okazji VII Ogólnopolskiej Wystawy Filatelistycznej w Warszawie wydano w dniu 28 marca br. nowy znaczek lotniczy (4 + 2 zł — niebieski) oraz w dniu 18 maja br. jeden bloczek (4 + 2 + 2 zł. — niebiesko-fioletowo-różowy). Obraz na znaczku przedstawiać ma stylizowany kształt samolotu odrzutowego przyszłości. W rzeczywistości jednak przypomina on bardziej australijski bumerang niż sylwetkę samolotu.

Znaczki wydrukowane techniką rotograwiurową w formacie 31,25 x 25,5 mm oraz 57 x 73,5 mm.

(ZR)

Historia LOTNICTWA

1650 r. Polak Kazimierz Siemienowicz, generał artylerii, wydaje dzieło pt.: „Artis magnae artilleriae pars prima", w którym opisuje rakiety wielostopniowe, wielodyszowe i rakiety z płatem typu „delta".

1788 r. Pierwszy Polak, literat Jan Potocki, wykonuje w Warszawie pierwszy lot na balonie wraz z Francuzem Blanchardem.

22.X.1797 r. Pierwszy skok ze spadochronem z balonu wykonany przez Francuza Jakuba Garnerina w Paryżu (z wysokości 1000 m).

10.XI.1798 r. Pierwszy wzlot wyłącznie kobiet: Labrosse (żona J. Garnerina) i Henrie w Paryżu.

3—4.X.1803 r. Pierwszy lot dalekodystansowy na balonie wykonany przez J. Garnerina (300 km).

1806 r. Austriak Jakub Degen wykonuje próby z mięśniolotem (skrzydłowiec).

22—23.IX.1807 r. Lot J. Garnerina na balonie z Paryża do Clausen (395 km).

3.XI.1807 r. Austriak J. Degen demonstruje w Wiedniu swój mięśniolot.

1809 r. Anglik George Cayley wykonuje doświadczenia i ogłasza drukiem teorię samolotów o nieruchomych skrzydłach.

1811 r. Austriak Berblinger wykonuje loty ślizgowe.

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

Tadeusz Jarmuła (Racibórz, ul. Miedonia 30) ma na zbyciu niektóre numery „Skrzydła i Motor" oraz „Skrzydlata Polska" z lat 1948—1955, które chętnie wymieni na polskie pisma lotnicze sprzed 1948 r. lub zagraniczne, ewentualnie na zdjęcia samolotów.

Andrzej Rudnicki (Myszków, ul. Nowotki 15) odstąpi następujące numery „Skrzydlatej Polski" z r. 1956: od 30 do 42, 44, 46, 48 i 50 oraz nr 1 z br.

KTO ZDOBYŁ KSIĄŻKI?

Prawidłowe rozwiązanie labiryntu zamieszczonego w nr 21 „Skrzydlatej" brzmi: „Przez spadochroniarstwo na samoloty". Książki przeznaczone na nagrody wylosowali: **Ryszard Tomaszewski** z Twardowa, **Tadeusz Kusowski** ze Starogardu Gdańskiego, **Eugenia Anczak** z Dębna, **Marian Zych** z Katowic i **Jerzy Bartczak** z Moszczenicy.

INŻYNIER LOTNICZY ODPOWIADA

CIĄG I MOC SILNIKA

Mieczysław Czupajło z Jarosławia. **Ciąg** silnika odrzutowego **jest siłą** (mierzoną w kG) **bezpośredniego oddziaływania przyspieszonych** w silniku **mas powietrza** lub mas wyrzutowych paliwa i utleniacza (rakieta), wylatujących z silnika w postaci gazów spalinowych, na układ silnik-samolot w myśl III prawa dynamiki (Newtona) „każdemu działaniu towarzyszy przeciwdziałanie o tej samej wielkości lecz przeciwnie skierowane".

Przeliczenie ciągu silnika odrzutowego na moc w KM przy pomocy jakiegoś stałego współczynnika nie jest możliwe. Współczynnik ten zależy od prędkości lotu. Moc silnika tłokowego wyraża się wzorem $N = \frac{P.V}{75 . 0,8}$ (KM), gdzie: P — ciąg w kG, V — prędkość lotu w m/sek, 0,8 — współczynnik sprawności śmigła.

W przypadku przeliczenia ciągu (kG) na moc (KM) przy pomocy współczynnika przeliczeniowego „f" (w zależności od prędkości lotu) stosujemy wzór: N = f . P. Tak obliczona moc jest mocą na wale silnika przekazywaną dla śmigła, a która potrzebna byłaby do uzyskania danego ciągu (wstawianego do wzoru jako P).

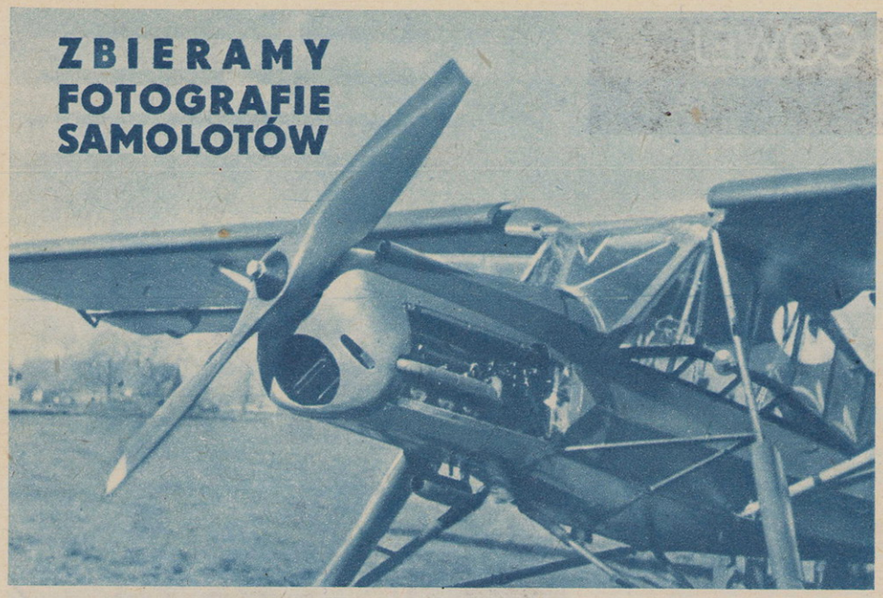
Wartość „f" w odniesieniu do prędkości lotu.

Prędkość w km/h	400	500	600	700	800	900	1 000
współcz. przeliczeniowy „f"	1,85	2,31	2,78	3,24	3,7	4,15	4,6

Przy przeliczaniu ciągu statycznego (nie w locie) na moc, przyjmuje się na ogół N = 0,85 . P (KM).

Przykład przeliczenia ciągu na moc: ciąg silnika odrzutowego wynosi P = 3 000 kG. Określając jaką moc musiałby mieć silnik tłokowy, aby odpowiadała ona ciągowi 3 000kG, przyjmujemy np. prędkość lotu V = 900 km/h, dla której te f = 4,15 czyli moc w (KM) N = f . P = 4,15 . 3 000 = **12 450** (KM).
Podczas pracy na ziemi: N = 0,85 . P = 0,85 . 3 000 = **2 550** (KM).

ZBIERAMY FOTOGRAFIE SAMOLOTÓW



Wśród tych, którzy w terminie do dnia 2 lipca bm. odpowiedzą pocztówkami na pytanie: jaki to samolot? — rozlosowanych zostanie — jako nagrody 5 oryginalnych zdjęć tego samego samolotu w formacie 13 x 18 cm.

Między nami Kae Me Lowcami

„Żal mi się zrobiło, gdy zobaczyłem w „Skrzydlatej" listę pierwszych członków KML. Wprawdzie żadnej przedstawicielki płci pięknej na tej liście nie ma, ale... dlaczego nie ma się zdobyć na tę właśnie odwagę. Proszę więc uroczyście o przyjęcie mnie w poczet członków Klubu.

Od kilku lat moją pasją są książki lotnicze, szczególnie Meissnera. W ich pochłanianiu zamknęłam całą swoją miłość do lotnictwa, bo droga do latania jest przede mną zamknięta. Dlatego chociaż razem z bohaterami książek lotniczych przeżywam ich smutki i radości." — Pisze m. in. w swym liście **Danuta Manasterska** z Lublina.

Podobnych listów od członków Klubu otrzymujemy setki i trudno byłoby ze względu na brak miejsca publikować ich nawet najmniejsze fragmenty. Tu jednak czynimy wyjątek po pierwsze dlatego, aby podziękować jego autorce oraz wszystkim innym za miłe listy, wyrażające słowa uznania dla KML oraz po drugie — aby pokazać wszystkim tym, którzy nie mogą latać (piszą oni niejednokrotnie rozpaczliwe listy, że bez latania nie widzą sensu życia), że lotnictwo można kochać i dla niego żyć nie koniecznie będąc pilotem. (S)

CZŁONKOWIE KML

104. Henryk Majorek — Częstochowa, ul. Kilińskiego 116, Dom Akademicki nr 1.
105. Andrzej Szczęsny — Gliwice, ul. T. Lelika 19/5.
106. Wincenty Harasimiuk (książki, spadochroniarstwo) — Wrocław 10, ul. Gorlicka 16 m. 2.
107. Stefan Materek (konstr. samolotów) — Orzechówka, p-ta Wzdół Rządowy, pow. Kielce.
108. Kazimierz Toda (lotn. wojskowe) — Żychlin, p-ta Stare Miasto, pow. Konin.
109. Lech Borowski (samoloty wojskowe i komunikacyjne) — Warszawa 44, ul. Tarnowicka 39 m. 3.
110. Wiesław Latoch — PGR Zopowa, p-ta Zubrzyce, pow. Głubczyce.
111. Andrzej Radajewicz — (książki) — Warszawa 26, ul. Kickiego 9 m. 113.
112. Andrzej Oramus (szybownictwo, książki) — Ciechocinek, ul. Słońska 1.
113. Marek Smoła (spadochroniarstwo) — Tarnowskie Góry, ul. Pyskowicka 14.
114. Krzysztof Czapliński (lotnictwo wojskowe) — Śliwniki (szkoła), p-ta Parzęczew k. Ozorkowa.
115. Leopold Wróblewski (modelarstwo) — Żagań, ul. Mickiewicza 1, internat ZSK.
116. Jerzy Kachel (konstr. samolotów) — Żywiec, ul. Sienkiewicza 43.
117. Jan Walikowski — Hrubieszów, ul. Staszica 2.
118. Marian Wołowik (konstruktor lotn.) — Rudno koło Radzynia, pow. Parczew.
119. Dobiesław Jaroński — (książki, konstr. lotn.) — Rzeszów, internat Technikum Mechanicznego WSK.
120. Henryk Deba (szybownictwo, modelarstwo) — Ośiek, ul. Dworcowa 5/1, pow. Wyrzysk.
121. Jan Gajęcki (modelarstwo, szybownictwo) — Kroczyca, pow. Zawiercie.
122. Mirosław Werbowy — (konstr. samolotów) — Ostaszewo-Piaski, pow. Nowy Dwór Gdański.
123. Lech Jankowski (szybownictwo) — Nowa Wieś (szkoła), pow. Krotoszyn.
124. Kazimierz Chmura — Niegosławice 178, pow. Szprotawa.
125. Jan Czarnomorski — (książki, filmy lotnicze) — Stargard, ul. Armii Ludowej 2, internat.
126. Włodzimierz Nowaczek (konstr. samolotów, filatelistyka) — Karczmiska, pow. Opole Lubuskie.
127. Zygmunnt Kaźmierczak (książki, konstr. lotn.) — Wolsztyn, ul. Dr R. Kocha 43 m. 4
128. Jerzy Naporowski — Bielsko-Biała.
129. Tadeusz Durak — Trzemeszno, p-ta Rozdrażew, pow. Krotoszyn.
130. Henryk Krzysiak (konstrukcje amatorskie) — Orzechówka, p-ta Jasienica Rosielna, pow. Brzozów.
131. Emilia Kusina (książki, filatelistyka, szybownictwo) — Bielsko-Biała, ul. Komorowicka 21/6.
132. Eugenia Paraniak — (książki, filatelistyka, szybownictwo) — Wapienica 69, pow. Bielsko-Biała.
133. Hubert Karniewski — (lotnictwo wojskowe) — Natolin (2) koło Warszawy, p-ta Wilanów.
134. Władysław Szymański (spadochroniarstwo, szybownictwo) — Recz Pomorski, ul. Srebrna 25, pow. Choszczno.
135. Stefan Marszałkiewicz (książki, spadochroniarstwo) — Swarzędz koło Poznania, Rynek 38/4.
136. Antoni Kościański (szybownictwo) — PGR Osetnica, p-ta Chojnów, pow. Złotoryja.
137. Janusz Hrybacz (książki i zdjęcia lotnicze) — Gorzów Wlkp., ul. Drzymały 19 m. 11.

AN-10 „UKRAINA" ⊙ ZSRR

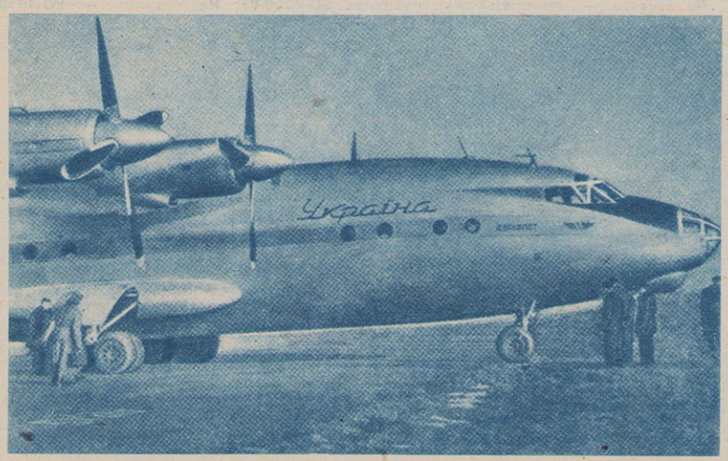
ZNANY radziecki konstruktor lotniczy inż. Oleg Antonow, twórca szybowców A-9 i A-10 oraz szeroko używanego samolotu wielocelowego An-2, jest obecnie kierownikiem znakomicie rozwijającego się biura konstrukcyjnego w Kijowie. Specjalnością biura są turbinowe samoloty transportowe i komunikacyjne. Na zeszłorocznych pokazach lotniczych w Tuszyno został zademonstrowany w locie dwusilnikowy samolot transportowy An-8 o nowoczesnej sylwetce. Obecnie zespół Antonowa może się pochwalić nowym osiągnięciem. Jest to prototyp dużego samolotu komunikacyjnego o napędzie turbośmigłowym An-10 „Ukraina".

„Ukraina" jest czterosilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Oszklony dziób kadłuba stanowi pomieszczenie dla nawigatora. Nieco z tyłu i wyżej znajduje się kabina pilotów. Wygodna klimatyzowana kabina pasażerska może pomieścić 70—84 osób. Oprócz tego w samolocie można pomieścić 3,5 tony bagażu lub ładunku. Usterzenie wolnonośne, charakteryzuje się dodatkową płetwą podogonową. Podwozie wielokołowe z kołem przednim, wciągane całkowicie w kadłub, przy czym główne zespoły znajdują pomieszczenie w specjalnych owiewkach. Samolot może korzystać z lotnisk trawiastych.

Silniki turbośmigłowe o mocy 4 000 KM każdy. Śmigła czterołopatowe o średnicy 4,5 m. (IS)

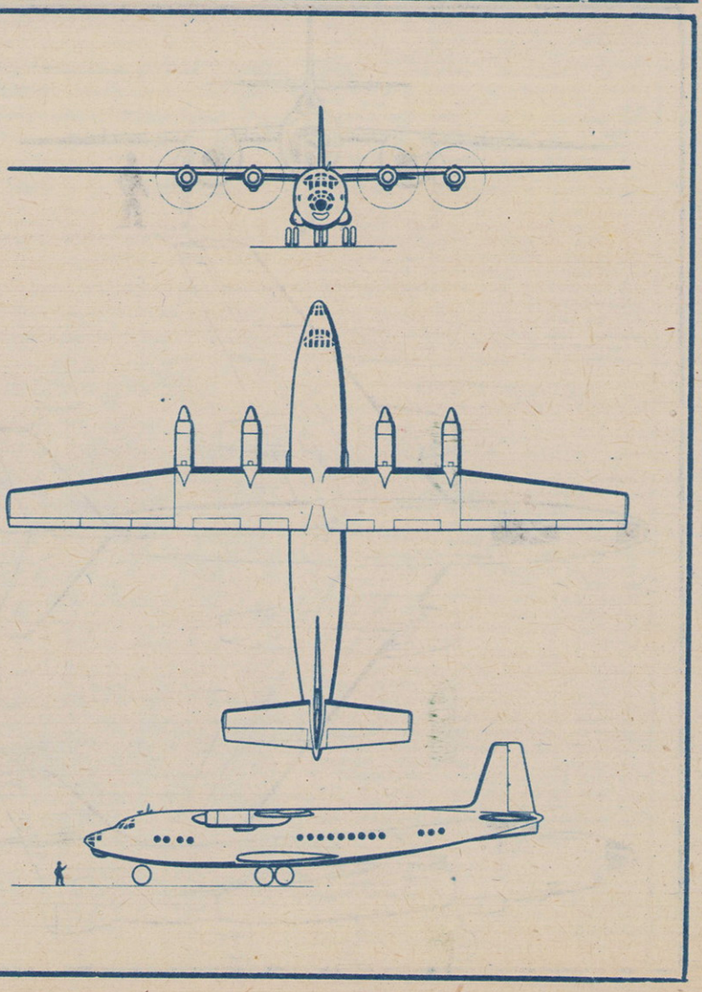
Samolot „Ukraina" na lotnisku moskiewskim.



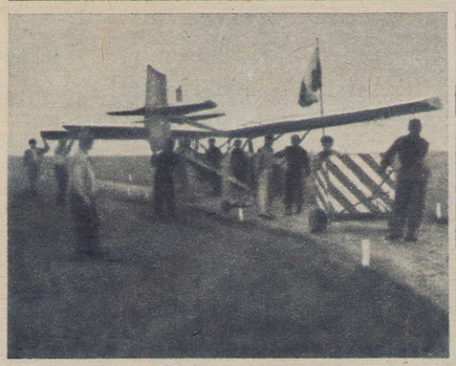
DANE TECHNICZNE:

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	48 m	Prędk. max.	—	700 km/h
Długość	—	31 m	Prędk. przelot.	—	600 km/h
Wysokość	—	11 m	Pułap	—	10 000 m
Ciężary:			Zasięg	—	3 000—5 000 km
Cięż. w locie	—	5 500 kG			

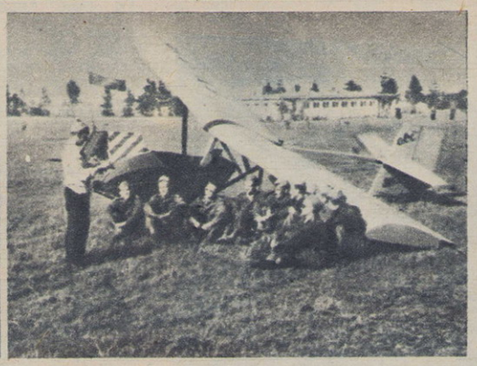
KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



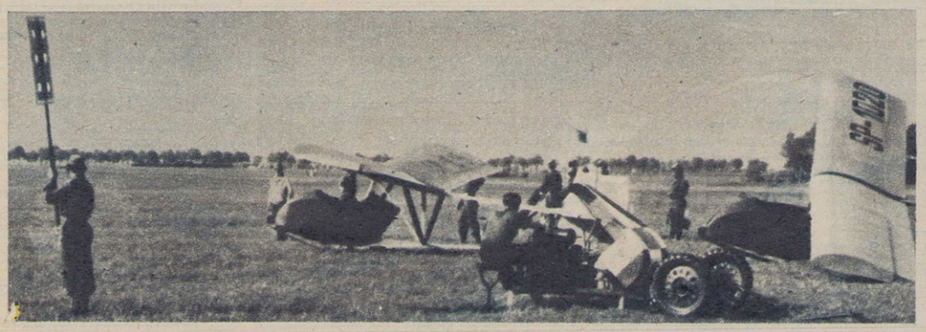
W SZKOLE SZYBOWCOWEJ W LESZNIE



Nauka w Szkole Szybowcowej nie jest łatwa. Grupa szkoleniowa wychodzi na start bardzo często razem ze wschodem słońca, a wraca kiedy zapada zmrok.



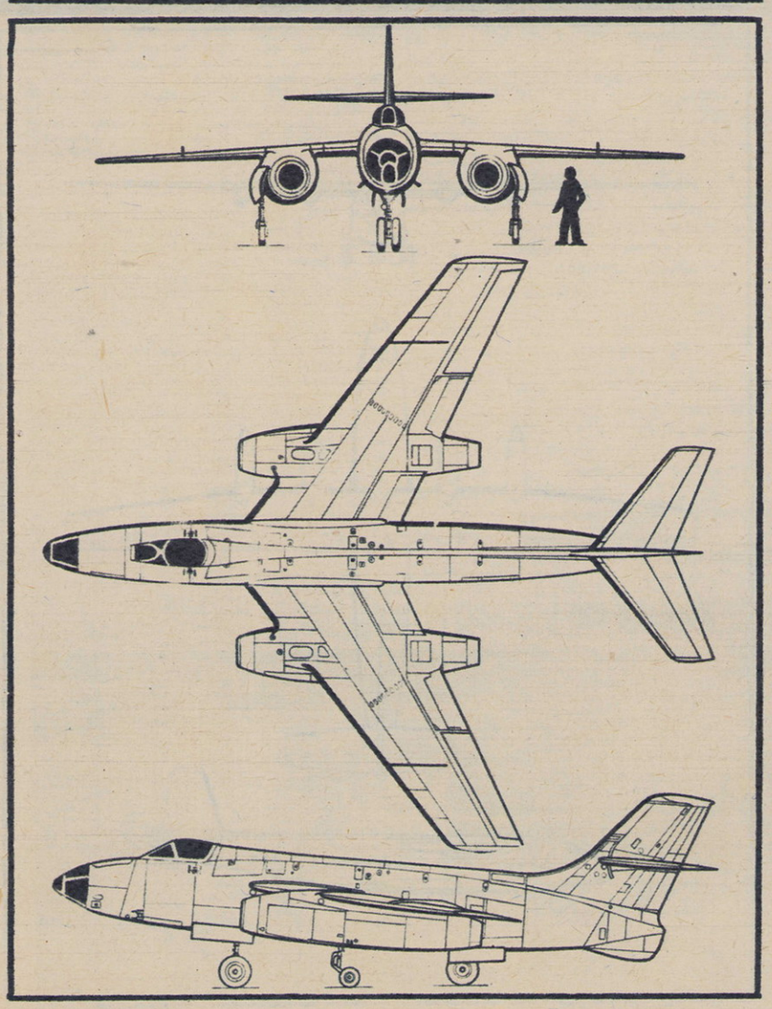
W czasie lotów instruktor organizuje krótkie odprawy (na zdjęciu Marian Torz ze swoją grupą).



Pilot gotów? — Gotów! Tarcza poszła w górę. Na ten znak wypręża się lina wyciągarki stojącej z przeciwnej strony lotniska i szybowiec zaczyna coraz szybciej sunąć po trawie, aby w chwilę później znaleźć się w powietrzu. Pierwszy lot odbywa się w linii prostej. Dopiero w następnej fazie szkolenia uczniowie latają na większych wysokościach, robią zakręty i laszują się, czyli przeszkalają na inne typy szybowców.

Zanim zajmiesz miejsce w kabinie ABC-aka, musisz mieć opanowane podstawowe wiadomości z teorii pilotażu. Wykłady najczęściej odbywają się na sali. Lecz nawet wówczas, gdy za chwilę ma nastąpić Twój pierwszy start, wskazówki instruktora są bardzo cenne i należy ich uważnie wysłuchać.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SO-4050 „VAUTOUR" ⊙ FRANCJA

ODRZUTOWY samolot SO-4050 „Vautour" można nazwać uniwersalnym samolotem bojowym. Istnieją trzy wersje tego samolotu: myśliwska (na każdą pogodę), szturmowa i bombardująca, różniące się od siebie jedynie rozwiązaniem konstrukcyjnym przodu kadłuba, liczebnością i rozmieszczeniem załogi.

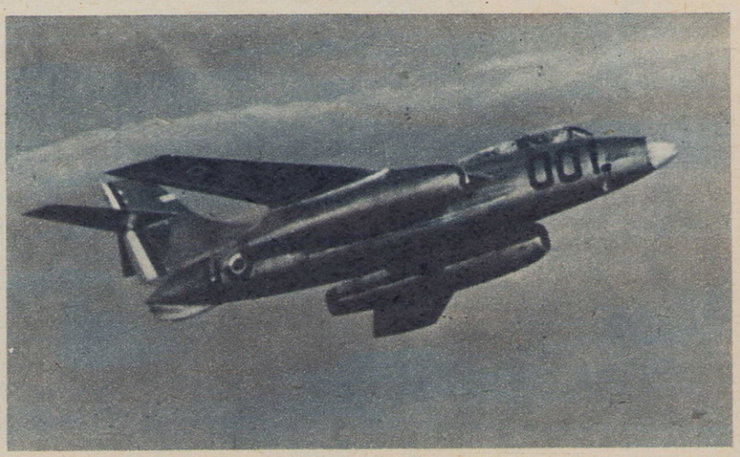
Prototyp dwumiejscowej wersji myśliwskiej SO 4050-01 został oblatany 16.X.1952 r. Pierwszy lot drugiego prototypu, jednomiejscowej wersji szturmowej SO 4050-02, odbył się 16.XII.1953 r., a w niecały rok później (5.XII. 1954 r.) oblatano trzeci prototyp, bombowiec SO 4050-03 (dwumiejscowy z oszklonym przodem kadłuba). Obecnie wszystkie trzy wersje samolotu znajdują się w budowie seryjnej.

SO 4050 „Vautour" jest dwusilnikowym grzbietopłatem konstrukcji metalowej.

W konstrukcji płata zastosowano metodę klejenia metali. Kadłub o przekroju eliptycznym mieści z przodu ciśnieniową kabinę załogi wyposażoną w fotele wyrzucane. Podwozie jednotorowe. Podwozie główne wciągane w kadłub. W gondolach silników znajdują w czasie lotu pomieszczenie kółka wspornikowe.

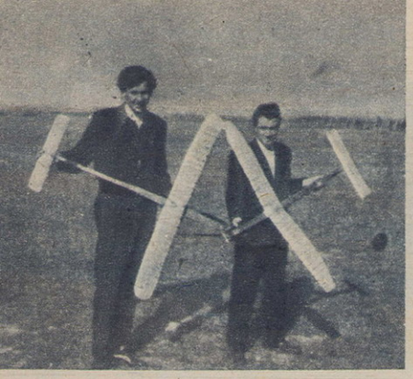
Dwa silniki turboodrzutowe zabudowane są w osobnych gondolach pod skrzydłami. Dwie pierwsze wersje miały silniki francuskie „Atar 101-B" o ciągu 2 400 kG i „Atar 101-C" — 2 820 kG. Wersja bombowa 03 wyposażona jest w angielskie silniki AS „Sapphire 6" o ciągu 3 650 kG każdy. (JS)

Na zdjęciu — dwumiejscowy myśliwiec SO-4050-01. Na rysunku — SO-4050 (wersja bombowa).



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	—	15,0 m	Prędkość max.	—	1 100 km/h
Długość	—	15,5 m	Prędk. wznosz.	—	52,5 m/sek
Wysokość	—	4,3 m	Pułap	—	13 500 m
Pow. nośna	—	42 m²	Zasięg	—	2 000 km
Ciężary:					
Cięż. w locie	—	14 000 kG			
Obciąż. pow.	—	310 kG/m²			



Od lewej: Hassny i Kowalewski.

MODELARZE Z LESZNA WLKP

Z chwilą usamodzielnienia się Aeroklubu PRL, w świecie modelarskim Leszna Wielkopolskiego zapanowało znaczne ożywienie. Przejawia się to m. in. w większej niż niegdyś ilości organizowanych imprez, a także i w podniesieniu się na wyższy poziom pracy modelarzy. Oczywiście są jeszcze pewne niedociągnięcia utrudniające pełniejszą aktywność. Najpoważniejszą z nich jest brak niektórych urządzeń i narzędzi modelarskich. Jednak ostatnio uzyskana pomoc na tym odcinku oraz przyrzeczenie kierownika Sekcji Modelarskiej APRL — Z. Szajewskiego dalszej pomocy rokuje nadzieje na rozszerzenie wpływów modelarzy Leszna, Rawicza, Kościana i Wschowy (mieszczące się bowiem w tych miastach modelarnie podlegają Aeroklubowi w Lesznie) wśród okolicznej młodzieży. Oczywiście jeżeli MRN Leszna przydzieli im przyrzeczony lokal.

Modelarze Leszna utrzymują także żywy kontakt z modelarzami za granicą, szczególnie z czechosłowackimi, prowadząc korespondencję, wymianę czasopism, planów modeli itd. Niezależnie od różnych akcji propagandowych i imprez organizowanych na własnym terenie, dbają oni o podnoszenie poziomu pracy zarówno w modelarni jak i o wyniki sportowe. Jednym z ich ostatnich osiągnięć jest zdobycie 3 Brązowych Odznak Modelarskich przez: Krzysztofa Hassnego (szef modelarstwa AL), Jana Napieralskiego oraz Kazimierza Kowalskiego. Właśnie ci trzej modelarze mają reprezentować swój Aeroklub na XXII OZML. Przygotowują się bardzo solidnie i podobno osiągają dobre wyniki (nie chcą ich jednak zdradzić). Wystąpią w trzech konkurencjach. Pierwszy z w/w z gumówką Wakefield (50 G, gumy, drugi z szybowcem A-2, a trzeci z modelem silnikowym (poj. 0,8 cm³). K. Hassny i J. Napieralski są uważani przez ogół tamtejszych modelarzy za pretendujących do zajęcia lepszych miejsc w Mistrzostwach. Występ młodzieży Leszna będzie zatem bardzo ciekawy.

J. STAROŃ

MAŁE LOTNICTWO ZA GRANICĄ

● Ogólnoindyjskie zawody modeli latających odbyły się pod Kalkuta w ubiegłym miesiącu. Uczestniczyło w nich 500 zawodników. Zwycięzcą w kategorii modeli zdalnie sterowanych z napędem mechanicznym został Kanai Lail Rov startujący z brytyjskim modelem Radio-Queen (gotowy zestaw materiałowy) wyposażonym w aparaturę niemiecką firmy Graupner („Standard" — NRF). Większość modeli latających z napędem mechanicznym posiadała silniki brytyjskie.

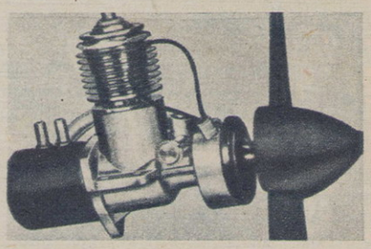
● Na zimowych zawodach (luty — 1957) rozgrywanych w Szwecji Lennart Petersson — mistrz świata w gumówkach na rok 1956 — zajął 7 miejsce.

● Nowe silniki produkcji amerykańskiej (OK Cub — 8 cm³ — świeca żarowa) wyposażone są w rozrusznik. Rozruch silnika następuje nie przez obracanie śmigła, a przez pociągnięcia za linkę stałego rozrusznika umieszczoną w przedniej części wału korbowego. Linka przy tym zwijana jest samoczynnie. Na zdjęciu — silnik z zabudowanym rozrusznikiem. Nowym również silnikiem USA jest Holland „Hornet" 8 cm³, charakteryzujący sie oryginalną i zwartą konstrukcją karteru. Patrz zdjęcie.

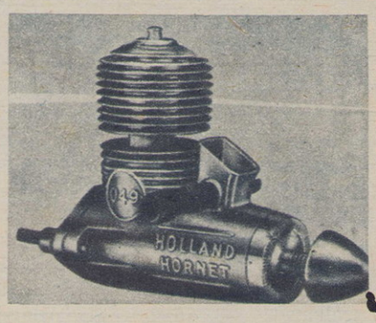
● Jak podaje ostatni, majowy numer „Krylia Rodiny", radzieccy modelarze wezmą w roku bieżącym udział w międzynarodowych zawodach modeli zdalnie sterowanych z napędem mechanicznym, które odbędą się w Belgii. Również zapowiadany jest udział modelarzy ZSRR w zawodach towarzyskich, jakie mają się odbyć we wrześniu br. w NRD.

● Na VI Festiwalu Młodzieży i Studentów w Moskwie przewidziane są dla uczestników różne imprezy małego lotnictwa. Na centralnym stadionie im. Lenina demonstrowane będą modele akrobacyjne na uwięzi. Ciekawie zapowiada się również specjalna wystawa techniki małego lotnictwa zorganizowana w Centralnym Aeroklubie ZSRR im. W. Czkałowa, a moskiewski Dom Pionierа otworzy wystawę prac modelarskich swoich członków.

● VI Wszechzwiązkowe Zawody indywidualno-zespołowe odbędą się w Tuszyno w dniach 20—26 lipca. Po raz pierwszy w tym roku zostaną zorganizowane zawody w ośmiu częściach Rosyjskiej Republiki: Moskwie, Leningradzie, Orle, Saratowie, Krasnodonie, Swierdłowsku, Nowosybirsku i Chabarowsku. W Leningradzie 20—26 lipca odbędą się wszechzwiązkowe zawody modeli na uwięzi.



Powyżej — silnik „Cub", niżej — Holland „Hornet".



PORADNIK MODELARZA LOTNICZEGO

Wielu kolegów, szczególnie spośród mniej zaawansowanych, zapytuje czym właściwie pokrywać szkielety modeli latających, bo często słyszą o specjalnych papierach, których nigdy nie widzieli i nie można ich kupić.

● Wyjaśniamy, że rodzaj pokrycia zależy od przeznaczenia modelu. Na przykład modele szkolne i przejściowe można pokrywać każdym cienkim i mocnym papierem, a nawet bibułką (gładką). Dobrze nadaje się tu papier z gatunku „natron" lub „jawa" stosowany do pakowania towarów w niektórych sklepach detalicznych. W składnicach modelarskich — przy aeroklubach — można dostać specjalny mocny papier tzw. „sulfit" w różnych kolorach. Dla modeli wyczynowych stosuje się cienką bibułkę japońską o dużej wytrzymałości. Dostarczana jest ona jednak wyłącznie dla zaawansowanych modelarzy przygotowujących modele do zawodów.

Tak więc z wyborem odpowiedniego papieru nikt z początkujących modelarzy nie powinien mieć kłopotów, jeśli wie, że im papier lżejszy (cieńszy) i bardziej wytrzymały na rozerwanie, tym lepsze będzie pokrycie modelu — szczególnie skrzydeł i usterzenia. Kadłuby można natomiast oklejać papierem grubszym podanych wyżej gatunków.

Wszystkich naszych korespondentów, którzy zapytują o możliwości zakupienia dawniej wydanych książek modelarskich, zawiadamiamy, że niektóre egzemplarze są jeszcze osiągalne w księgarni wysyłkowej „Domu Książki" — Warszawa, Plac Dąbrowskiego 8. Prosimy bezpośrednio tam wysyłać zamówienia, gdyż nie jesteśmy w stanie pośredniczyć w przesyłce książek.

Jacek Skowron wraz z kolegami z Bydgoszczy. pragnie zbudować kilka modeli redukcyjno-latających i prosi o radę jaki model wybrać?

● Istotnie, kłopot poważny, tym bardziej, że nie wiemy jak jesteście zaawansowani w budowie tego rodzaju modeli. Tym niemniej radzimy przy budowie jakiegokolwiek modelu samolotu trzymać się jak najwierniej oryginału, gdyż dzięki temu możecie tylko uzyskać najlepszą punktacją komisji sędziowskiej.

Jeśli chcecie budować modele na uwięzi, to proponujemy z maszyn polskich: CSS-10, TS-8 „Bies" (plan tego modelu zamieścimy w najbliższych numerach), P-11c, „Karasia" lub „Wilka" (dwusilnikowy). Z samolotów, które byście chcieli budować jako modele redukcyjno-latające, można polecić: „Czaplę", RWD-5, CSS-13, RWD-13, RWD-8 (i 17). Godnym polecenia może być również Piper „Cub", Cessna-182 i Jak-12 M. Plany tych wszystkich maszyn znajdziecie w ubiegłych numerach „Skrzydlatej" i „Modelarza". Życzymy powodzenia przy pracy.

Stanisław Marczak z Łodzi — pyta, gdzie można dostać drewno o nazwie balsa?

● Wyjaśniamy, że balsa nie znajduje się w otwartej sprzedaży. Pewną jej ilością dysponują Aerokluby PRL dla modelarzy wyczynowych. Jest to drewno bardzo lekkie (lżejsze od korka) i pochodzące z Ameryki Południowej. Na razie jeszcze nie sprowadzamy tego drewna w takiej ilości, by mogło być stosowane przez wszystkich modelarzy. Zaletą balsy przy budowie modeli, poza lekkością, jest łatwość obróbki, a więc i szybkość wykonywania poszczególnych części modeli.

P. E.

TRÓJMECZ W KROŚNIE

W dniu 26.V.57 r. na lotnisku w Krośnie odbyły się zawody modeli latających modelarni lotniczych Aeroklubu Podkarpackiego. W zawodach brały udział modelarnie z Krosna, Jasła i Sanoka. Ilość startujących zawodników — 20. Podczas rozgrywania zawodów odbyły się takie konkurencje, jak: starty modeli szybowców (A-2), starty modeli z napędem silnikowym i starty modeli z napędem gumowym.

I	miejsce zajęła modelarnia z Krosna	—	3 366 pkt.
II	.. .. Sanoka	—	1 866 ..
III	.. .. Jasła	—	1 558 ..

Zawody odbyły się w przyjemnej atmosferze. Po zawodach odbył się wspólny obiad oraz rozdanie nagród. Kierownikiem zawodów był ob. Kusiba.

Zbigniew Kwiatek

UWAGA MIŁOŚNICY KSIĄŻEK LOTNICZYCH!

W związku z napływającymi listami Wydawnictwo MON informuje wszystkich miłośników książek lotniczych w terenie, iż w razie trudności w nabyciu poszukiwanych nowości

„CZARNE KRZYŻE NAD POLSKĄ"
Stanisława Skalskiego

„NA PODBÓJ NIEBA"
E. Banaszczyka

oraz wspomnień czołówych lotniczek **„KOBIETY NA SKRZYDŁACH"** można te oraz inne książki nabywać za pośrednictwem księgarni „Domu Książki":

Księgarnia Wysyłkowa DK, Warszawa, Plac Dąbrowskiego 8

lub

Księgarnia Wysyłkowa DK, Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11

Po wysłaniu na te adresy zamówień — książki zostaną nadesłane pocztą.

Wydawnictwo prosi o nadsyłanie na jego adres reklamacji wówczas tylko, gdy zawiodą możliwości uzyskania wymienionych książek poprzez wskazane wyżej księgarnie.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY

Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein**, inż. **Janusz Wojciechowski.**

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.

Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

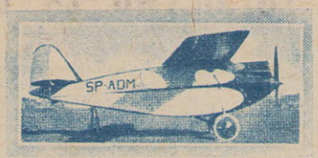
Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NAKŁAD: 31.030 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 12 CZERWCA 1957 R.

B-24 Zam. 3230/C

RWD-4



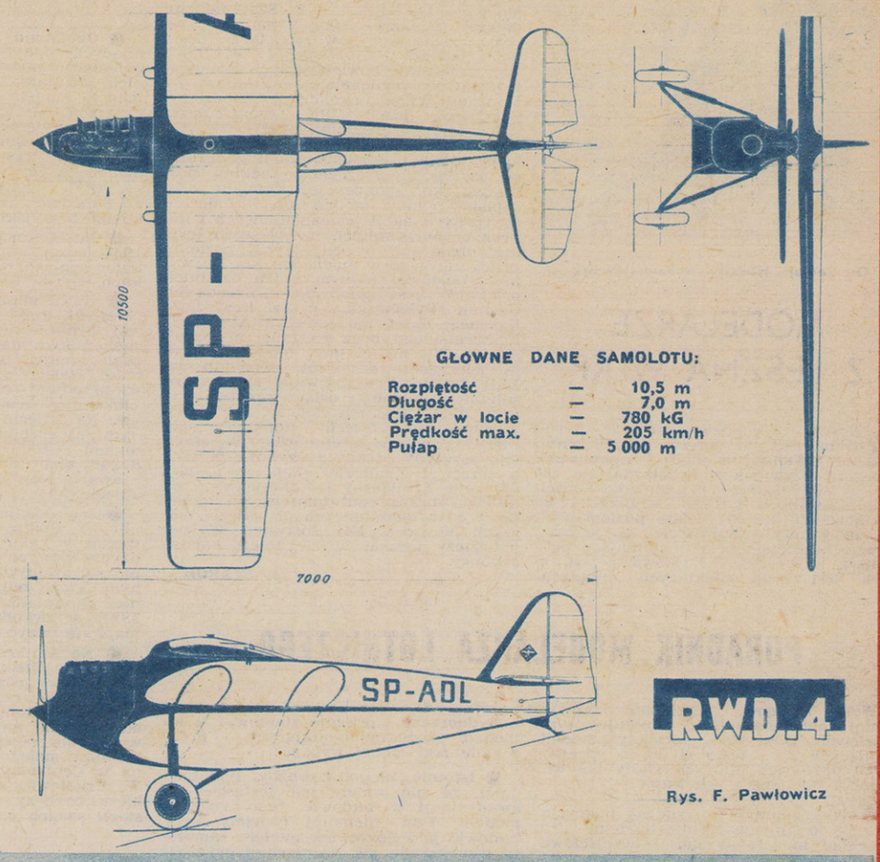
Po dłuższej przerwie spowodowanej przyczynami natury technicznej, wprowadzamy znów stały nasz dział obrazujący dorobek polskiej myśli konstrukcyjnej w minionych latach.

REDAKCJA

PO osiągnięciach w lotnictwie sportowym samolotów RWD-2 i RWD-3, Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w związku z udziałem w Międzynarodowym Raidzie Awionetek w roku 1930 (Challenge 1930) zamówił 3 sztuki dalszej wersji samolotów RWD-2 i RWD-3, oznaczone RWD-4. Samoloty te znajdowały się w eksploatacji aeroklubów regionalnych do roku 1933. Samolot RWD-4, konstrukcji inż. inż. J. Drzewieckiego, St. Rogalskiego i St. Wigury, w zasadzie posiadał układ swych poprzedników. Był to wolnonośny górnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej. Kadłub kryty sklejką posiadał dwa charakterystyczne wycięcia po bokach kadłuba dla wejścia do kabin. Jednocześnie z prawej strony kadłuba znajdowały się drzwi wejściowe. Widzialność z kabiny załogi była umożliwiona przez zwężenie kadłuba, który u góry posiadał przekrój stożkowy. Płat umocowany był do kadłuba przy pomocy czterech okuć. Stery kryte płótnem, stateczniki zaś sklejką. Podwozie trójgoleniowe bezosiowe o amortyzacji olejowo-powietrznej. Samoloty RWD-4 wyposażone były w silniki produkcji angielskiej Cirrus-Hermes o mocy 104 KM. Zawdzięczając lepszym własnościom aerodynamicznym i większej mocy silnika, RWD-4 osiągał większą prędkość od swych poprzedników.

Samoloty RWD-4 malowane były na kolory jasnopopielaty z granatowym (krawędzie natarcia płatów, górna belka kadłuba i podwozie).

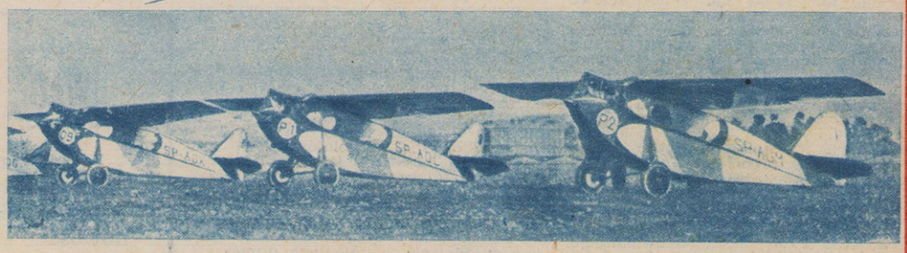
FELIKS PAWŁOWICZ



GŁÓWNE DANE SAMOLOTU:

Rozpiętość	—	10,5 m
Długość	—	7,0 m
Ciężar w locie	—	780 kG
Prędkość max.	—	205 km/h
Pułap	—	5 000 m

Rys. F. Pawłowicz



Z prawej: Samoloty RWD-4 na lotnisku warszawskim.

PRAWO PRZEDRUKU ZASTRZEŻONE

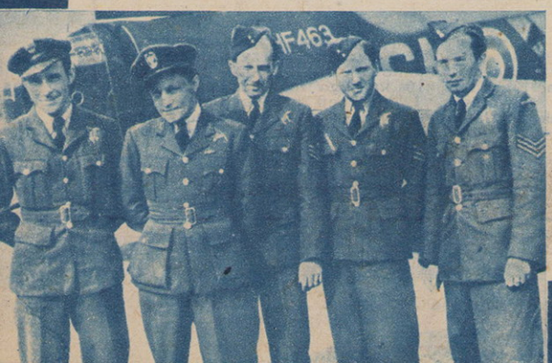
DYWIZJON 304 BOMBOWY – ZIEMI WIELKOPOLSKIEJ *)

POLSKIE DYWIZJONY NA ZACHODZIE

●

Opracował:
MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

Przy samolocie „Wellington" załoga por. Lewickiego (Dywizjon 305). Od lewej: sierż. Łańcucki, st. sierż. Kujawa, sierż. Taszewicz i sierż. Banach.



SFORMOWANY został 1 września 1940 roku na lotnisku w Bramcote. Początkowo wyposażony w samoloty typu Fairey „Battle", składał się z 32 oficerów, 156 podoficerów i żołnierzy z 3 i 5 pułku lotniczego. Dowódcą był ppłk J. Jankowski, a jego doradcą J. Drysdale (RAF). W listopadzie 1940 roku przezbrojono go na samoloty „Wellington Mk I". Do akcji dyon wszedł dnia 25 kwietnia 1941 roku, bombardując Lorient, Brest, Frankfurt n/Menem, Emden, Dunkierkę, Bremen, Kolonię i Rotterdam. W 1941 roku dyon stracił 65 ludzi personelu latającego.

W 1942 roku dywizjon bombardował między innymi Rotterdam, Emden, Kiel, Rostock, Flensburg, Lubekę, Szczecin, Hamburg, Bremen, Hannower, Kassel, Dortmund, Duisburg, Bochum, Wuppertal, Essen, Frankfurt, Kolonię, Mannheim, Karlsruhe, Monachium, Stuttgart, Lorient, Brest i Wilhelmshaven. Ponadto dyon minował porty nieprzyjacielskie Bremenhaven, Wilhelmshaven i Dunkierkę.

W kwietniu 1943 roku dywizjon przezbrojono w samoloty „Wellington Mk X".

Dywizjon w Lotnictwie Bombowym wykonał 1 117 lotów bojowych, zrzucając 1 555 ton bomb i min. Straty dyonu: 136 zabitych, 10 zaginionych i 33 wziętych do niewoli.

Dnia 5 września 1943 roku dywizjon przeszedł do Lotnictwa Taktycznego, przenosząc się na lotnisko RAF Swanton Morley. Przezbrojony został na samoloty amerykańskie, lekkie bombowce typu „Mitchell Mk II".

Bombardowania dzienne dyon wykonywał z eskortą myśliwców. W grudniu 1943 roku otrzymał samoloty typu „Mosquito Mk IV". W inwazji dyon brał czynny udział, atakując stacje kolejowe, lotniska, transporty, mosty i pociągi.

Dywizjon stacjonował na lotniskach RAF Bramcote, Syerston, Lindholme, Hemswell, Ingham, Swanton Morley, Lasham, Hartford Bridge i Empincy.

Dywizjonem dowodzili: 1.9.40 ppłk. J. Jankowski — 4.4.41, mjr Kleczyński — 9.8.41, ppłk R. Beil — 21.6.42, mjr K. Śnieguła — 17.1.43, mjr T. Czołowski — 28.7.43, mjr K. Konopasek — 1.8.44, mjr B. Orliński — 1.2.45, ppłk. S. Grodzicki — do rozwiązania dyonu.

Maskotką dywizjonu był pies Ciapek.

Dywizjon 305 swoje święto obchodził 25 kwietnia.

*) Im. J. Piłsudskiego.

Autorem dwóch kolejnych odcinków niniejszego cyklu, zamieszczonych w numerze poprzednim, jest Mieczysław Wyszkowski. Za opuszczenie nazwiska — bardzo przepraszamy.